రవాణాసమాచార్

RAVAANA SAMACHAR

A TELUGU TRANSPORT MONTHLY

సంపుటి 6
సంచిక 8
ఆగస్టు
1963

रवाणा समाचार

సాలుచందా ౩ రూపాయిలు

విడి 25 న.పై ప్రతి

గ్రాము: "ఎవర్‌గ్రీన్"

ఫోను: 1111

ఈ స్వాతంత్ర్యదిన సంరంభవేళ

మా ఖాతాదారులకు, మిత్రులకు, శ్రేయోభిలాషులకు

అనేక శుభాభినందనలు

రాజు మోటార్ స్టోర్సు

అన్ని రకముల జీపు, మరియు ల్యాండ్‌రోవరు కార్ల సామానుల స్పెషలిస్టు

గవర్నరుపేట,

విజయవాడ-2.

ఫోను : 1259

గ్రాము : ప్రెసిషన్

దుర్గా డీసెల్ హౌస్ (రిజిష్టర్డు)

మైకో-బాష్ సర్వీస్ ఏజంట్సు

గోపాలరెడ్డిరోడ్, **విజయవాడ-2.**

పెర్కిన్సు	మెడోస్	డేవిడ్ బ్రౌన్.	లిష్టర్
బెంజి	ఫోర్డుసన్	బైలారస్	సిడ్లీ
లేలెండ్.	ఫెర్గూసన్	పెట్టర్	నేషనల్

పైన తెలియపర్చిన డీసెల్ ఇంజన్ల పంపులు, పవర్ కేలిబ్రేషన్, అరుగుదల తక్కువగావున్న పాత నాజిల్సు రీ కండీషనింగ్, ఆధునిక యంత్రములపై అనుభవంకల పనివారిచే ఆటోమొబైల్ ఇంజనీరు పర్యవేక్షణక్రింద సకాలంలో చేయబడును.

మైకో - బాష్ ఎలిమెంట్సు, నాజిల్సు, ఫిల్టర్సు మా వద్ద సరసమైన ధరలకు లభించును.

సంపుటి 6

సంచిక 8

ఫోన్ నెం.

1087

రిజిష్టర్డ్ నెం.

A-103

ధరల నదుపులో
ఉంచేందుకు
సహాయపడండి.

*   *   *

దేశరక్షణకోసం
పొదుపుచేయండి.

ఎడిటర్: జిల్లేపల్లి భాస్కరరావు.

శ్రీ శోభకృత్ నామ సంవత్సర శ్రావణ శు॥ ఏకాదశి సోమవారం 1—8—63

యథాప్రజా - తథారాజ్యం

రాచరికంవలన ఏలుబడి సాగటంమారి ప్రజలచే ఎన్నుకొనబడ్డ ప్రతినిధుల పాలనసాగటం భారతరాజ్యాంగ కట్టుబాటులలో మార్పులను తెచ్చిపెట్టింది. పర్లతంత్రి యంత్రంగాసాగే రాజ్యాంగంలోగల వలసతత్వపు ధోరణివలన కలిగిన ఒడుదుడుకుల కతీతంగా గ్రామపంచాయితీ నిర్మాణ రాజ్యాంగాన్ని సృష్టించాలని గాంధీమహాత్ముడు వూహించి చిత్తుచట్టాన్ని ఏర్పరచినాడు. కాలం సాగిపోయే ధోరణిన్ని ఆయన మనకు దూరమవటం తటస్థించింది. కాని ఆయన రూపొందించిన సిద్ధాంతాలను మన నెహ్రూనాయకుడు పాటిస్తూ భారతదేశంలో పంచవర్ష ప్రణాళికల సాధనలో బంగారంపండించి ప్రజలను భాగ్యవంతులుగా చేయాలనే స్థిరసంకల్పాన్ని కనపరచారు. నాయకుడు అందించే పాలనా విధానాన్ని గ్రహించి సాధనామార్గంలో పూర్ణంగా సహకరిస్తూ, స్వధర్మనిర్వహణకు విలువ గ్రహించి తగిన న్యాయంచేకూర్చే ప్రజలు తమ వ్యక్తిగత స్వార్థాలకు నాయకుల అండదండలు పొందచూడరాదు. తామెన్నుకొన్న ప్రతినిధి నాయకుడు తమ క్షేమంచూస్తాడనే విశ్వాసంవుంచి పనిచేయాలి. సిద్ధాంతాలు ఈనాటివికావు. కాని ఆచరణ విధానమే ఈనాడు రూపొందించాలి. అధికారకేంద్రీకరణ సిద్ధాం

తంపై గ్రామరాజ్యాలు వర్థిల్లాలి అనే విషయాన్ని పటిష్టతముగా సాగించాలంటే నాయకులపై బాధ్యతలు రుద్దకుండా ఆచరణవిధానం పునాది పరిశీలననుండి గట్టిగా సిద్ధాంత సాధ్యంగా పని చేయుట కవకాశం కల్పించాలి. కాబట్టి దేశ ఔన్నత్యము ఒక్క నాయకుని గొప్పతనానికి గీటురాయి కాదు. దేశప్రజల జీవనసరళికి మూలము వారి భవితవ్యానికి చిహ్నము. అనేక వేల మంది దీక్షాపరుల నిస్వార్థపు సూత్రాచరణపైన త్యాగ, ఔదార్య, గుణ విశేషసంపదలపైన ఆధారపడి అనుసరింపబడి అభివృద్ధినందుకొన్న తర్వాతనే దేశం ఔన్నత్యం చెందినదని నాయకుని సమయస్ఫూర్తి, సలహా, వ్యవహారపు దిట్టతనము అట్టి పరిస్థితులలోగాని రాణించి ఉత్కృష్టస్థితిని సాధింపగలగటానికి సావకాశం కల్పింపగలదని నిర్ణయించవచ్చు. ప్రజల కెన్నో తరగతులుగ ఉత్పన్నమయ్యే సమస్యావ్యవస్థను సమన్వయ పరిచి తగిన మార్గాలు శాసనరీత్యా కట్టుబాటొనరించి సుసాధ్య సూత్రాచరణకు దోహదం కలిపించడం ప్రభుత్వరంగంలోనున్న ప్రతినిధులకు నాయకులకు అచరింపవలసిన విధానంగా చెప్పటంలో ప్రజాస్వామ్య సిద్ధాంతీకరణ కార్యక్రమం సాగుతుంది. వ్యవస్థాపరంగా కాకపోయినా సామాజాభివృద్ధికొరకైనా ప్రభుత్వం చేసే ప్రతిపని ప్రజల భవితవ్యాన్ని బాగుపరిచేదిగా వుండాలి. కాబట్టి ప్రజాస్వామ్య ప్రభుత్వాలుగా చెలామణిఅయ్యే ప్రతిదేశంలోను ఏ పరిస్థితులలోనైన ప్రభుత్వపరంగా చట్టబద్ధం చేయబోయే ప్రతిపనీ సమస్యా పరిష్కారమార్గం. ప్రజాప్రతినిధులు తమను ఎన్నుకున్న ప్రజల నుండి సంప్రదింపు పొందిగాని చట్టబద్ధంచేయరాదు ఇందుకు భిన్నంగా జరిగే ప్రతికార్యక్రమం ప్రజలలో అసంతృప్తిని చెలరేగచేస్తుంది. అశాంతి ప్రజాస్వామ్య పాలనాఫలితం కారాదు.

మోటారుపరిశ్రమ, రవాణాపరిశ్రమ. రోడ్ల నిర్మాణం వీనియందు గడచిన రెండుప్రణాళికలలోను శ్రద్ధచూపబడింది. ఈ ప్రణాళికలలో కూడా అనేకరకమైన అభివృద్ధి కార్యక్రమాల వివరణ జరిగింది. దేశంలో నలుమూలల అభివృద్ధి సాగితే, వెనుకబడ్డ ప్రాంతాలంటూ వుండవు. ప్రజలందరు సుఖపడతారు. ప్రజాప్రభుత్వపు కార్యక్రమం సక్రమంకా అందరికి అనుభవంలోనికి రావటం, తద్వారా సహజ వికాసకార్యక్రమం జయప్రదమై దేశ ఔన్నత్యం పెరగటం జరుగుతుంది అని వూహించి రకరకాల రవాణా సౌకర్యాల సమన్వయ సిద్ధాంత పరిశీలన జరిగింది. దాని ఫలితంగా రవాణాభివృద్ధి అయ్యే ఏర్పాట్లు సాగాయి. కాని దేశంలో ఈనాడు అత్యవసరపరిస్థితి ఏర్పడటంతో రవాణాసౌకర్యాలు పెంపొందవలసిన అగత్యం ఏర్పడింది. ఈ అవసర కార్యక్రమం పరిపూర్ణంగా సాగాలంటే ప్రజల సహకారం కావాలి. ప్రజలందరూ ఎట్లా తమ జీవితాల ఒరవడి సాగిస్తారో అదేవిధంగా రాజ్యాంగమూ సాగుతుంది. పరిశ్రమలు నడుస్తాయి. ప్రజలలో అనేకమంది తమ బాధ్యతలను మరచి ప్రభుత్వానికి చేరవలసిన ఆదాయాన్ని ఎగవేస్తున్నారనే కుశంకపై ప్రభుత్వపు పెద్దలు కొంతమంది తమ సహచరులను అధికం

గా పెంచి నివారణకృషిఅంటూ ఘోషకలిగిస్తున్నారు. చట్టాన్ని చట్టంగా సాగించవలసిన బాధ్యత అధికారులయందున్నా పాలనకర్తలు అట్టహాస ఆర్భాటాలతో దాన్ని మరొకదారి త్రొక్కించటం గమనింపచాలని విషయంగాదు.

పాలనాధికారుల మద్దతు, తోడ్పాటు లేనిదే ఏ తప్పుగాని, ఒప్పుగాని విధాన కార్యక్రమంగా వ్యవహారములును సాగవుగదా! ఈ నగ్న సత్యాన్ని తెలియకగాదు. కాని మార్పు తెచ్చాము, జాగ్రత్తలన్నీ తీసుకొన్నాము అని చెప్పేందుకు మరొక విపరీతపు మార్గాలను సూచించి, చట్టాలను సవరించి, నూతన విధానాలను ఏర్పరచి, దారులు మార్చి, వ్యవహారణకు ప్రహరణ భావాన్ని అంటించగలుగుతారు. కాని సులువు మార్గాలవలన పరిశ్రమదారులను, ప్రజలను సాఫీగా వ్యవహరించేందుకు ఏర్పాట్లు కలిగిస్తే వారు తమ తెలివి తేటలవల్ల, నైపుణ్యంవలన అభివృద్ధిని ఆయా రంగాలలో సాధించి, ప్రభుత్వమువారు విధించే పన్నులను కట్టకుండా ఉంటారా? పరిశ్రమలు కుంటుపడిపోతే ప్రణాళికల వలన సాధింపదలచిన అభివృద్ధి కలుగుతుందా?

కాబట్టి "యధారాజా తధాప్రజా" అనే రాచరికపు రోజులు మారి "యధాప్రజా తధా రాజ్యం" అనే రోజులలో అన్నిగకముల ఒడుదుడుకులకు ప్రజల ప్రవర్తనే బాధ్యత అంటానికి వేరే నిదర్శనం అవుసరం లేదు. శాంతిమయముగా రాజ్యాంగం సాగించాలంటే నాయకులేమిటి? ప్రతినిధులేమిటి? ప్రజలేమిటి? తమవిధి నిర్వహణలో కుంటుతనాన్ని, కొంటెతనాన్ని ప్రదర్శించి, చట్ట విస్మరణ కలిగి వర్తించటం సబబుకాదు.

ప్రజాస్వామ్య పాలనవలన లాభాలు పొందాలంటే గాంధీగారు ఆశించిన వికేంద్రీకరణతో కూడిన గ్రామరాజ్య పంచాయతీ పాలన సాగి తీరవలసిందే. నాటకం మాత్రం కాకుండా ముఠాతత్వాలకు వర్గ, కుల, మత, పాక్షిక దృష్టికి అతీతంగా బాధ్యతా నిర్వహణ సాగి తీరవలసిందే. ఆనాడే అన్నిరకాలుగా దేశం అభివృద్ధి నందుకొని పరపీడనాశక్తుల నరికట్టి నిజమయిన ఔన్నత్యాన్ని పొందగలదు.

రవాణా సమాచార్

ఆంధ్రప్రదేశ్ నందు తెలుగులో ప్రచురింపబడు ఒకే ఒక రవాణా సమస్యలకు సంబంధించిన మాసపత్రిక.

సంవత్సర చందా రు 3-00
విడిప్రతి- న.పై. 25

ఆంధ్రప్రదేశ్ యందన్ని
" హిగిన్ బాథమ్స్"
రైల్వేబుక్‌స్టాల్సులోను,లోకల్ బుక్‌స్టాల్సులోను దొరకును.
ఏజంట్లులేని ప్రదేశమందు ఏజంట్లు కావలెను.
'రవాణా సమాచార్' విజయవాడ2.

రోడ్డుప్రమాదాల నివారణ : కొన్నిప్రయోగాలు

మ్యూనిచ్ నగరానికి ఎనభై కిలోమీటర్ల దూరంలోవున్న ట్రిముకెట్ గ్రామములోని రెండువందల మీటర్ల పొడవు, పదకొండు మీటర్ల వెడల్పుగల వీధిని ప్రయోగాలకోసం, జర్మన్ విద్యుత్ పరిశోధనకు చెందిన శాస్త్రవేత్తలు ప్రత్యేకించారు. మోటారిస్టులకు, పవలు లాగే రాత్రిళ్ళు కూడా దృష్టి అనే విధంగా వీధుల్ని రాత్రిసమయాల్లో తగువిధంగా కాంతివంతం చేయటానికి జరుగుతున్న పరిశోధనలు దేశదేశాల్లోనూ కుతూహలాన్ని, ఆశ్చర్యాన్ని రేపాయి.

ప్రయోగాత్మకమైన ఈ వెలుగుబాట, ప్రఖ్యాతిగాంచిన జర్మన్ విద్యుచ్ఛక్తి సంస్థవారి ఆవరణలో నిర్మించబడింది. కాంక్రీట్ యాసఫాల్టలతో, కారిక్రీట్ యాస్ ఫాల్ట మూడుచారలుగ నిర్మించబడిన ఈరోడ్డుకు యిరుప్రక్కలా రకరకాలయిన విద్యుద్దీపాలను వివిధకోణాల్లోనూ, వివిధ అంతస్థుల్లో అమర్చారు. విద్యుద్దీపాలను అటూ, ఇటూ, పైకి క్రిందకు ఇష్టానుసారం మార్చుకోవచ్చు. దూరాన్ని మారుస్తూ దిష్టిబొమ్మలపై ప్రయోగాలు చేస్తారు.

వర్షము కురవటంవలన రోడ్డు తేమగా వుంటుంది. అటువంటి సమయంలో విద్యుద్దీపాల కాంతి రోడ్డుమీద పడి పరివర్తనచెంది, మోటారిష్టుల కళ్ళకు మిరుమిట్లు గొలుపుతుంది. ప్రమాదాలకు దారితీస్తుంది. అందుకని రోడ్లు తేమగా వున్నప్పుడు కాంతిలో యెటువంటి మార్పులు తీసుకురావాలి అనే విషయంపై కూడా ప్రయోగాలు జరుగుతున్నాయి. మోటారిష్టులను స్వయంగా పిలిచి, రకరకాల కాంతిలో వారి దృష్టి యెలా వుంటుంది మొదలయిన ప్రత్యక్ష ప్రయోగాలు కూడా చేస్తున్నారు.

రోడ్డురంగునకు, కాంతిపరివర్తనకుగల సంబంధం రోడ్డు ఉపరితలాన్ననుసరించి కాంతివంతం చేయటం కేవలం కాంతివలన జరిగే ప్రమాదాలను అరికట్టడం మొదలైనవిషయాలపై జరుగుతున్న ప్రయోగాలు జయప్రదమౌతాయని, త్వరలోనే దేశంలోనివీధులను చౌకలో కాంతివంతం చేయగల సిద్ధాంతాన్ని రూపొందించ గలమని నిపుణులు భావిస్తున్నారు

ఆంధ్రప్రదేశ్ మోటారు వెహికిల్సు టాక్సేషన్ రూల్సు - 1963

3 ఆంధ్రప్రదేశ్ రాష్ట్రంలో ఎక్కడయినా రిజిష్టరు కాబడిన మోటారు బండికి లేదా ఇతర రాష్ట్రాలలో రిజిష్టరు కాబడిన మోటారుబండి ఓనరుషిప్పు ఈ రాష్ట్రంలో నివసించే ఏ ఒక్కరి పేరగాని ట్రాన్సుఫర్ చేసినప్పుడు ఆయా ప్రాంతములందలి లైసెన్సింగు ఆఫీసర్లు ఆయా మోటారుబండ్లు క్వార్టరునకు, అర్థసంవత్సరమునకు, సాలుకు ఎంతెంత పన్ను చెల్లించవలెనో తెలియజేయు ఎండార్సుమెంటును ఆయాబండ్ల రిజిస్ట్రేషన్ పుస్తకములలో నమోదు చేయవలెను.

4 ఫారం 1 తోగాని, ఫారం 2 తోగాని ఆయా మోటారు బండ్ల యజమానులుగాని, నడుపువారుగాని, వాడుటకు అధికారముగల వారుగాని యీ రాష్ట్రంలో వాడికనిమిత్తము మోటారుబండ్లను వుంచినవారుగాని ఆయా ప్రాంతీయ లైసెన్సింగు ఆఫీసర్లకు ఆ ప్రదేశమందు తమతమ మోటారుబండ్లకు పన్ను చెల్లించి టాక్సుటోకెను పొందుటను కోరుచూ అప్లికేషను చేయునలెను. అంతేగాక లైసెన్సు పొందవలసినచోట లైసెన్సు పొందక మరొక లైసెన్సు ఆఫీసరు వద్ద పొందదలచినచో ఫారం 3 లో అట్టి విషయాన్ని తెలుపవలెను.

ఫారం 2 లో అందిన అప్లికేషనుల విషయములో ఆయా లైసెన్సింగు ఆఫీసరు లోగడ పన్ను చెల్లింపును ఆమోదించిన అధికారికి తానీ టరమునకు ఏ మోటారు బండిపై పన్ను స్వీకరించినది తెలుపవలెను.

5. ఏదయినా మోటారుబండికి పన్ను క్వార్టర్లీగాని, అర్థ సంవత్సరానికిగాని, సంవత్సరానికిగాని చెల్లించి టోకిన్ పొందిన వెనుక అట్టి మోటారుబండికి మార్పులు చేయుటవలన అధికమైన పన్ను చెల్లింపు చేయదగిన స్థితి సమకూర్చినచో అట్టి విషయాన్ని వివరిస్తూ ఫారం 4 లో ఆయా లైసెన్సింగు అధికారికి తెలుపుచూ సదరు అధికమయిన పన్ను చెల్లింపును చూపించే ఒరిజినల్ ఛలానాను కూడా పంపవలెను. ఆయా మోటారుబండిపై మార్పుపొందిననాటినుండి చెల్లింపబడిన పన్నునకు లైసెన్సు పొందిన తేదీవరకుగూడా లెక్కగట్టి అధికంగా కట్టవలసిన సొమ్ము మొత్తం ఒరిజినల్ ఛలానాతో పంపవలెను ఇందు నిమిత్తం లెక్కలు చూచునప్పుడు నెలలో ఎన్ని దినములునైనను నెలక్రిందనే గుర్తింపబడవలెను.

ఉదాహరణకు ఒక లారీ 4200 లు కిలోగ్రాముల బరువుమోస్తూ రు 375-0-0 లు పన్ను

చెల్లించిందనుకొందాము. పన్ను చెల్లించి లైసెన్సు పొందిన రెండవ నెలలో మోతబరువు 7400 కిలోగ్రాములకు పెంచే ఏర్పాట్లు చేసిన యెడల యీ అధిక బరువునకు క్వార్టరునకు రు 495 లు చెల్లింపబడవలసి వచ్చును అధికపన్ను వసూలు చేయబడవలసిన రెండు నెలలకు 2/3 వంతు పన్ను వసూలు కావలసి యుండును అనగా (495 - 375) × 2/3 = రు 80 అని తెలియవలెను. రెండు క్వార్టరు పన్ను మొత్తాలలో తేడాకు రెండునెలల భాగం ప్రకారం లెక్క చూడవలెను. ఈ సూత్రాన్నే అర్థసంవత్సరం పన్ను చెల్లించినవాని విషయము లోను, సంవత్సరం పన్ను చెల్లించినవాని విషయంలోను గూడ వర్తింపు చేయవలెను.

6. నాలుగవ సెక్షనులో చెప్పబడిన ప్రకారము క్వార్టరు మధ్యకాలంలో ఎప్పుడయినా కొనబడిన క్రొత్త మోటారు బండిని ఆయా వాడకందారుల లేక యజమానుల యిష్టమునకు అనుగుణంగా మూడు నెలలకుగాని, అర్థసంవత్సరమునకుగాని, సంవత్సరమునకుగాని పన్ను సదరు మోటారుబండి రిజిష్టరు కాబడిన 3 రోజులలో చెల్లించి టోకిన్ పొందవలెను.

7. సెక్షన్ 9 ననుసరించి పన్ను చెల్లింపు మినహాయింపబడిన యెడల అట్టి మోటారుబండి వాడకందారుగాని, యజమానిగాని ఆయాప్రాంతపు లైసెన్సింగ్ అధికారికి అట్టి మినహాయింపు ఉత్తర్వుతోసహా ఆయా మోటారుబండి నెంబరు తెలుపవలెను. లైసెన్సింగు అధికారి కావలసిన వివరాలు తెలుసుకొని అట్టిబండికి లైసెన్సు నిమిత్తం అప్లికేషన్ పొందవచ్చును.

ఆ విధంగా పన్నురద్దును వుత్తర్వులప్రకారం గుర్తించిన లైసెన్సింగ్ ఆఫీసరు టోకెన్ ఇస్తూ దానిపై "ఎగ్జింప్టెడ్" అని ఉదహరించవలెను అట్టి పన్ను మాఫీని ఉత్తరువుల ఉదహరింపుతో సహా ఆయా మోటారుబండ్ల రిజిస్ట్రేషను పుస్తకాలపై ఉదహరించవలెను. అర్జీదారు అట్టిపన్ను రద్దు గుర్తింపు ఉత్తర్వులు అందిన 3 రోజుల్లో లైసెన్సింగు అధికారికి తెలుపవలెను.

8. సెక్షన్ 5 (ఎ) లో చెప్పబడిన విధంగా పరిశీలనాధికారి అడిగినప్పుడు చూపించే నిమిత్తము రెవిన్యూ డిపార్టుమెంటు తహసీల్దారు హోదాకు తక్కువకానివారినుండి పొందబడి వ్యవసాయపరిశ్రమకు, మైనింగు పరిశ్రమకు మాత్రమే వాడబడుచూ ఆయా ప్రదేశములకు 18 మైళ్ళకు మించకుండా దగ్గర మార్కెట్టు ప్రాంతాలకు వెళ్ళేవిధంగా గుర్తింపబడినట్లు సర్టిఫికేట్లు పొంది కేవలం వ్యవసాయపరిశ్రమకు మైనింగుపరిశ్రమకు వినియోగపడేవిధంగా నిర్మింపబడిన మోటారుబండ్లు అట్టి సర్టిఫికెట్లను కలిగియుండవలెను.

9. డ్యూటీలోవున్న అసిస్టెంట్ కమీషనరు లు టాక్సు ఆఫీసరు హోదాకు తక్కువగాని అధికారి చెక్ పోస్టులవద్ద మోటారుబండ్లను ఆపి ఆయా బండ్లు పన్నులు చెల్లించి లైసెన్సు పొందినట్లు తృప్తిగా గ్రహించువరకు ఆయాబండ్లను ఆపియుంచుటకు అధికారము కలిగియున్నారు.

(తరువాయి 9 వ పేజీలో)

లేఖలు

మద్రాసు సర్‌ఛార్జిపన్ను వసూలు-పర్మిట్ల విధానము. ఇంటర్ స్టేట్ ట్రాన్సుపోర్టు కమిషనర్‌గారికి నెల్లూరుజిల్లా లారీ ఓనర్సు ఎసోసియేషన్‌వారి వినతి.

ఆర్యా,

లోగడ మద్రాస్ - ఆంధ్ర రాష్ట్రాల మధ్య తిరిగే మోటారు బండ్లకు రెండురాష్ట్రాల వారు కలసి పన్ను విభాగపద్ధతిపై పర్మిట్లను మంజూరుచేస్తూ రోడ్డురవాణా సౌలభ్యాన్ని కలిగించారు. యింటరుస్టేటు ట్రాన్సుపోర్టు కమీషనర్‌గారి సలహాను పాటిస్తూ యీరెండు రాష్ట్ర ప్రభుత్వాలవారు సింగిల్‌పాయింటుటాక్సువసూలు పద్ధతినిఒప్పుకొని అమలుపరిచారు. అందుచేత 1-4-62 నుండి పన్నుగాక సర్‌చార్జి పేర వసూలు కాబడే అదనపు పన్నువిషయంలో తగాయిదాయేర్పడి వసూలుమాత్రంతప్పలేదు. అందుచేత ప్రభుత్వాలు రెండూ పరిశ్రమదారులకు కలిగించాలనుకొన్న సౌకర్యం పూర్తిగా జరగలేదు తరువాత మద్రాసు ప్రభుత్వపు సలహాను పాటిస్తూ 1-1-63నుండి ఆంధ్రప్రదేశ్ ప్రభుత్వం324 జి.ఓ.ను జారీ చేసింది. యీ ప్రమేయం మద్రాసుప్రభుత్వం యేర్పరచినట్లు నటించిందే గాని దానివలన మద్రాసురాష్ట్రంలో ప్రయిమరీ పర్మిట్లు కలిగి ఆంధ్రలో తిరిగే బండ్లకు కలిగిన సౌకర్యాన్ని ఆంధ్రబళ్ళకు తాను కల్పించవలేకపోయింది. అయితే సర్‌ఛార్జి వసూలు డిమాండు నిర్బంధవిధానంలోసాగిపోతూనేవుండి. రిన్యూవల్ నిమిత్తంగాని ట్రాన్సుఫర్ నిమిత్తంగాని మరి యే యితరమైన మార్పులకుగాని ఆంధ్ర లారీఓనర్సు మద్రాసుస్టేటు ట్రాన్సుపోర్టు ఆథారిటీ వారిని కలసినప్పటికి గాని సర్‌ఛార్జి బకాయుంటూ 1-4-62 నుండి నెలకు 28-51 చొప్పున 1-7-63 నుండి నెలకు 37-50 చొప్పున వసూలు కానిదే పనులు పూర్తిచేసి యివ్వటం లేదు. అట్లా చెల్లింపుజరగనిచో పనులు పూర్తిగాక స్తంభించిపోవుచున్నవి. ఎన్నిమారులు అడిగినను వ్రాతపూర్వకమయిన సమాధానంరాదు. నోటిమాటగామాత్రం సర్‌ఛార్జి కట్టమంటారు. 4-1-63 న మాకువ్రాసిన 72627/జె.3/62 ఉత్తరం ద్వారా సర్‌చార్జీల బకాయి చెల్లింపు విషయంలో విధానం మార్పునుగూర్చి మద్రాసు ప్రభుత్వం నిర్ణయించలేదని తెలియజేయబడింది.

పన్నులలో మద్రాసు ప్రభుత్వం వారికి వాటా రావటంలేదనికాబోలు రెండువేల పర్మిట్ల కవుంటర్ సలహాల ఒప్పందాన్ని తప్పించివేస్తున్నారు ఆంధ్రాలో తిరిగే మద్రాసు రాష్ట్రపు బండ్ల సంఖ్య ప్రస్తుతం 610 మాత్రమేవున్నవట. ఆంధ్రాబండ్లకు యింతవరకు మద్రాసులో 1200 బండ్లు తిరిగేందుకు అవకాశమిచ్చినట్లు చెపుతారు. అందుచేత రెంటి సంఖ్య ఒక మా

(8 వ పేజీ తరువాయి)

10 ట్రాన్సుపోర్టు డిపార్టుమెంటునకు సంబంధించి అసిస్టెంట్ మోటారు వెహికిల్సు ఇన్‌స్పెక్టరు హోదాకు తగ్గనివారున్నూ, యీసిఫారము లోవుండి సబ్ యిన్స్పెక్టరు హోదాకు తగ్గనివారున్నూ కమర్షియలు టాక్సు చెక్‌పోస్టువద్ద అసిస్టెంట్ కమర్షియల్ టాక్సు ఆఫీసరు హోదాకు తగ్గనివారున్నూ 8 వ సెక్షనులో చెప్పబడిన అధికారాలు చెలాయించవచ్చును.

(సశేషం)

లేఖలు

మద్రాసు సర్‌ఛార్జిపన్ను వసూలు-పర్మిట్ల విధానము. ఇంటర్ స్టేట్ ట్రాన్సుపోర్టు కమిషనర్‌గారికి నెల్లూరుజిల్లా లారీ ఓనర్స్ ఎసోసియేషన్‌వారి వినతి.

ఆర్యా,

లోగడ మద్రాస్ - ఆంధ్ర రాష్ట్రాల మధ్య తిరిగే మోటారు బండ్లకు రెండురాష్ట్రాల వారు కలసి పన్ను విభాగపద్ధతిపై పర్మిట్లను మంజూరుచేస్తూ రోడ్డురవాణా సౌలభ్యాన్ని కలిగించారు. యింటరుస్టేటు ట్రాన్సుపోర్టు కమీషనర్‌గారి సలహాను పాటిస్తూ యీరెండు రాష్ట్ర ప్రభుత్వాలవారు సింగిల్‌పాయింటుటాక్సువసూలు పద్ధతినిఒప్పుకొని అమలుపరిచారు. అందుచేత 1-4-62 నుండి పన్నుగాక సర్‌చార్జి పేర వసూలు కాబడే అదనపు పన్నువిషయంలో తగాయిదాయేర్పడి వసూలుమాత్రంతప్పలేదు. అందుచేత ప్రభుత్వాలు రెండూ పరిశ్రమదారులకు కలిగించాలనుకొన్న సౌకర్యం పూర్తిగా జరగలేదు. తరువాత మద్రాసు ప్రభుత్వపు సలహానుపాటిస్తూ1-1-63నుండి ఆంధ్రప్రదేశ్ ప్రభుత్వం3ó4 జి.ఓ.ను జారీ చేసింది. యీ ప్రమేయం మద్రాసుప్రభుత్వం యేర్పరచినట్లు నటించిందే గాని దానివలన మద్రాసురాష్ట్రంలో ప్రయిమరీ పర్మిట్లు కలిగి ఆంధ్రలో తిరిగే బండ్లకు కలిగిన సౌకర్యాన్ని ఆంధ్రబళ్ళకు తాను కల్పించలేకపోయింది. అయితే సర్‌ఛార్జి వసూలు డిమాండు నిర్బంధవిధానంలోసాగిపోతూనేవుండి. రిన్యూవల్ నిమిత్తంగాని ట్రాన్సుఫర్ నిమిత్తంగాని మరి యే యితరమైన మార్పులకుగాని ఆంధ్ర లారీఓనర్సు మద్రాసుస్టేటు ట్రాన్సుపోర్టు ఆథారిటీ వారిని కలసినప్పటికి గాని సర్‌ఛార్జి బకాయుంటూ 1-4-62 నుండి నెలకు 28-50 చొప్పున 1-7-63 నుండి నెలకు 37-50 చొప్పున వసూలు కానిదే పనులు పూర్తిచేసి యివ్వటం లేదు. అట్లా చెల్లింపుజరగనిచో పనులు పూర్తిగాక స్థంభించిపోవుచున్నవి. ఎన్ని మారులు అడిగినను వ్రాతపూర్వకమయిన సమాధానంరాదు. నోటిమాటగామాత్రం సర్‌ఛార్జి కట్టమంటారు. 4-1-63 న మాకువ్రాసిన 72627/కె.3/62 ఉత్తరం ద్వారా సర్‌చార్జీల బకాయి చెల్లింపు విషయంలో విధానం మార్పునుగూర్చి మద్రాసు ప్రభుత్వం నిర్ణయించలేదని తెలియజేయబడింది.

పన్నులలో మద్రాసు ప్రభుత్వం వారికి వాటా రావటంలేదని కాబోలు రెండువేల పర్మిట్లు కవుంటర్ సలహాల ఒప్పందాన్ని తప్పించివేస్తున్నారు. ఆంధ్రాలో తిరిగే మద్రాసు రాష్ట్రపు బండ్ల సంఖ్య ప్రస్తుతం 610 మాత్రమేవున్నవట. ఆంధ్రాబండ్లకు యింతవరకు మద్రాసులో 1200 బండ్లు తిరిగేందుకు అవకాశమిచ్చినట్లు చెపుతారు. అందుచేత రెంటి సంఖ్య ఒక మా

(8 వ పేజీ తరువాయి)

10 ట్రాన్సుపోర్టు డిపార్టుమెంటునకు సంబంధించి అసిస్టెంట్ మోటారు వెహికిల్సు ఇన్‌స్పెక్టరు హోదాకు తగ్గనివారున్నూ, యూనిఫారములోవుండి సబ్ యిన్స్పెక్టరు హోదాకు తగ్గనివారున్నూ కమ్మర్షియలు టాక్సు చెక్ పోస్టువద్ద అసిస్టెంట్ కమ్మర్షియల్ టాక్సు ఆఫీసరు హోదాకు తగ్గనివారున్నూ 8 వ సెక్షనులో చెప్పబడిన అధికారాలు చెలాయించవచ్చును.

(సశేషం)

లేఖలు

మద్రాసు సర్‌ఛార్జిపన్ను వసూలు-పర్మిట్ల విధానము. ఇంటర్ స్టేట్ ట్రాన్సుపోర్టు కమిషనర్‌గార్కి నెల్లూరుజిల్లా లారీ ఓనర్సు ఎసోసియేషను వారి వినతి.

ఆర్యా,

లోగడ మద్రాస్ - ఆంధ్ర రాష్ట్రాల మధ్య తిరిగే మోటారు బండ్లకు రెండురాష్ట్రాల వారు కలసి పన్ను విభాగపద్ధతిపై పర్మిట్లను మంజూరుచేస్తూ రోడ్డురవాణా సౌలభ్యాన్ని కలిగించారు. ఇంటరుస్టేటు ట్రాన్సుపోర్టు కమీషనర్ గారి సలహాను పాటిస్తూ యీరెండు రాష్ట్ర ప్రభుత్వాలవారు సింగిల్‌పాయింటుటాక్సువసూలు పద్ధతినిఒప్పుకొని అమలుపరిచారు. అందుచేత 1-4-62 నుండి పన్నుగాక సర్‌చార్జి పేర వసూలు కాబడే అదనపు పన్నువిషయంలో తగాయిదాయేర్పడి వసూలుమాత్రంతప్పలేదు. అందుచేత ప్రభుత్వాలు రెండూ పరిశ్రమదారులకు కలిగించాలనుకొన్న సౌకర్యం పూర్తిగా జరగలేదు తరువాత మద్రాసు ప్రభుత్వపు సలహాను పాటిస్తూ 1-1-63నుండి ఆంధ్రప్రదేశ్ ప్రభుత్వం384 జి.ఓ.ను జారీ చేసింది. యీ ప్రమేయం మద్రాసుప్రభుత్వం యేర్పరచినట్లు నటించిందే గాని దానివలన మద్రాసురాష్ట్రంలో ప్రయిమరీ పర్మిట్లు కలిగి ఆంధ్రలో తిరిగే బండ్లకు కలిగిన సౌకర్యాన్ని ఆంధ్రబళ్ళకు తాను కల్పించలేకపోయింది. అయితే సర్‌ఛార్జి వసూలు డిమాండు నిర్బంధవిధానంలోసాగిపోతూనేవుంది. రిన్యూవల్ నిమిత్తంగాని ట్రాన్సుఫర్ నిమిత్తంగాని మరి యే యితరమైన మార్పులకుగాని ఆంధ్ర లారీఓనర్సు మద్రాసుస్టేటు ట్రాన్సుపోర్టు ఆధారిటీ వారిని కలసినప్పటికి గాని సర్‌ఛార్జి బకాయుంటూ 1-4-62 నుండి నెలకు 28-50 చొప్పున 1-7-63 నుండి నెలకు 3[illegible]-50 చొప్పున వసూలు కానిదే పనులు పూర్తిచేసి యివ్వటం లేదు. అట్లా చెల్లింపుజరగనిచో పనులు పూర్తిగాక స్థంభించిపోవుచున్నవి. ఎన్ని మారులు అడిగినను వ్రాతపూర్వకమయిన సమాధానంరాదు. నోటిమాటగామాత్రం సర్‌ఛార్జి కట్టమంటారు. 4-1-63 న మాకువ్రాసిన 72627/[illegible]/62 ఉత్తరం ద్వారా సర్‌చార్జీల బకాయి చెల్లింపు విషయంలో విధానం మార్పుగూర్చి మద్రాసు ప్రభుత్వం నిర్ణయించలేదని తెలియజేయబడింది.

పన్నులలో మద్రాసు ప్రభుత్వం వారికి వాటా రావటంలేదని కాబోలు రెండువేల పర్మిట్లకు కౌంటర్ సలహాల ఒప్పందాన్ని తప్పించివేస్తున్నారు ఆంధ్రలో తిరిగే మద్రాసు రాష్ట్రపు బండ్ల సంఖ్య ప్రస్తుతం 6[illegible]0 మాత్రమేవున్నవట. ఆంధ్రబండ్లకు యింతవరకు మద్రాసులో 1200 బండ్లు తిరిగేందుకు అవకాశమిచ్చినట్లు చెపుతారు. అందుచేత రెంటి సంఖ్య ఒక మా

(8 వ పేజీ తరువాయి)

10 ట్రాన్సుపోర్టు డిపార్టుమెంటునకు సంబంధించి అసిస్టెంట్ మోటారు వెహికిల్సు ఇన్‌స్పెక్టరు హోదాకు తగ్గనివారున్నూ. యూనిఫారములోవుండి సబ్ యిన్స్పెక్టరు హోదాకు తగ్గనివారున్నూ కమ్మర్షియలు టాక్సు చెక్‌పోస్టువద్ద అసిస్టెంట్ కమ్మర్షియల్ టాక్సు ఆఫీసరు హోదాకు తగ్గనివారున్నూ 8 వ సెక్షనులో చెప్పబడిన అధికారాలు చెలాయించవచ్చును.

(సశేషం)

దిరిగా వుంటేగాని మిగతాపర్మిట్ల విషయంగమ నింప బడినట్లు తెలియవచ్చింది. 1962 సెప్టెంబరులో బెంగుళూరుక్యాంపులో తమతో మనవి చేసినట్లు ఆంధ్రనుండి మద్రాసునకు ట్రాన్స్పోర్టు కావలసిన సరకులు అనేకములు వుంటుట వలన ట్రాన్సుపోర్టు సౌకర్యం మద్రాసుకే వుండుటవలన మద్రాసునుండి ఆంధ్రకు వచ్చే మోటారుబండ్లకంటె ఆంధ్రనుండి మద్రాసునకు వెళ్ళే బండ్ల సంఖ్య నాలుగయిదు రెట్లలో వుండుటలో ఆశ్చర్యముకాదు. ఇట్టి పరిస్థితులలో మీరు మా విసతినిగ్రహించి పరిస్థితులకనుగుణంగా న్యాయం కలిగిస్తారని మీ కృషికి దోవ దంగా మద్రాసు ఆంధ్ర ప్రభుత్వాలు సహకరించి రవాణాభివృద్ధి కనువయిన పద్ధతిని మా యిబ్బందులు తీరుస్తారని కోరుతున్నాము.

1. బకాయి సర్‌చార్జి వసూలుపేర 1-4-62 నుండి జరిగే వసూలు విధానాన్ని రద్దుపరచటం.

2. రెండువేల పర్మిట్ల వరకయినా వెంటనే కౌంటర్ సంతకములు చేసే వర్పాటు చేయటం.

యిట్లు
సెక్రటరీ
నెల్లూరు జిల్లా లారీ ఓనర్సు అసోసియేషన్.

మద్రాసుస్టేటు డిప్యూటీ ట్రాన్సుపోర్టు
కమీషనరుగారికి.

ఆర్యా!

మా లారీలు ఆంధ్రప్రదేశ్‌లో తిరిగేందుకు కలిగించిన వసతులు సక్రమంగా వుండక మా బాధలు నానాటికి అధికమవుతున్నాయి. పూర్తి టాక్సు చెల్లింపులేకపోతే మద్రాసు లారీలకు ఆంధ్రలో 1963 జులై నెలనుండి కవుంటర్ సిగ్నేచర్ పర్మిట్ల వసతి పూర్తిగా నశించిందనే చెప్పాలి. జులై నెలలో అల్లా మద్రాసు లారీ ఓనర్లనుండి రు 9000 లు వసూలుచేశారు. 1963 ఏప్రియలులో దాఖలుచేసిన పర్మిట్ల రిన్యువల్ విషయంలో ది 1-4-62 నుండి సర్‌ఛార్జి పన్ను ది 3-3-63 దాకా వసూలుచేసి బండి ఒక్కింటికి సుమారు రు 405/- లు చొప్పున కట్టించారు.

అదేవిధంగా మద్రాసు ప్రభుత్వంవారు రిన్యువల్ పర్మిట్ల విషయంలో 1-4-62 నుండి 1-7-62 దాకా నెలకు 22/50 రూపాయల చొప్పునను, 1-7-62 నుండి 31-7-63 దాకా నెలకు రు 37/50 లు చొప్పున సర్‌ఛార్జి వసూలు చేశారు. మద్రాసు హైకోర్టువారు యిల్లాంటి వసూలు చెల్లదన్ననూ, మద్రాసు ట్రాన్సుపోర్టు అథారిటీవారు నిర్బంధంగా వసూలుచేశారు. ఈవిధంగా ప్రభుత్వ వ్యవస్థలు రెండు సింగిల్ పాయింట్ టాక్సు విషయంలో ఒప్పుదల సంతకాలు చేసికూడా విభిన్న దృష్టితో పోట్లాడుకుంటూ సామాన్య లారీ ట్రాన్సుపోర్టు పరిశ్రమదారులను నష్టపెట్టి కష్టపెట్టడం విజ్ఞులు చేయదగిన పనికాదని యీనాటికయినా ప్రభుత్వాలు సామరస్య సాధనకు పూనుకొని న్యాయం కలిగిస్తారని కోరడమైనది. అశాస్త్రీయమయిన వసూలు విధానం మార్చవలెనని కోరడమయినది.

ఇట్లు
సెక్రటరీ.
మద్రాసు స్టేట్ లారీఓనర్సు ఎసోసియేషన్

చైనా సవాలును ఎదుర్కొంటూనే తృతీయ ప్రణాళికను సాగించాలని భారతప్రజల నిర్ణయం.

చైనా దాడివల్ల మనప్రణాళికకు, దేశ సాంఘిక, ఆర్థిక ప్రగతి ఏవిధంగా దెబ్బతగిలింది, చైనా సవాలును ఎదుర్కొనాలి అంటే మనం మన ప్రణాళికలను తిలోదకా లర్పించుకోవాలిసిందేనా ? లేదా ఆయుధాలు సమకూర్చుకోవటంకోసం ప్రణాళికలో చేర్చిన అభివృద్ధి కార్యక్రమాలను గణనీయంగా తగ్గించవలసిందేనా ?

మన ఉత్తర సరిహద్దులలో భారీఎత్తున చైనా దాడిజరిపినపుడు ఇట్టి ప్రశ్నలు భారతప్రజలను ప్రభుత్వాధినేతలను కలవరపెట్టాయి.

కాని భారతజాతి చైనాసవాలును సరియైన పద్ధతిలో ప్రతిఘటించేందుకుదృఢనిశ్చయమైంది. మన అభివృద్ధి కృషిని కొనసాగించాలనీ మన జీవితవిధానాన్ని సంరక్షించుకోవాలనీ నిర్ణయించుకుంది. చైనాదాడి ప్రారంభమైన రెండురోజుల తర్వాత అంటే 1962 అక్టోబరు 22 తేదీన ప్రధానమంత్రి శ్రీ నెహ్రూ భారతజాతిని ఉద్దేశించి ప్రసంగిస్తూ ఇలాఅన్నారు.

" తృతీయపంచవర్షప్రణాళిక సగం సాగింది. యీ అభివృద్ధి ప్రణాళికను వదులుకోవడంకానీ లేదా అందులో ముఖ్యమైన కార్యక్రమాలను విడనాడడంగానీ జరగబోదు. ప్రధానంగా ప్రణాళికలోని పెద్దపథకాలన్నింటిని అమలుజరుపవలసిందే. ఎందుకంటే అలా అమలు జరిపినప్పుడే ప్రస్తుత క్లిష్టపరిస్థితులలోనేగాక తరువాత తరాలవారికోసంకూడా మన దేశాన్ని పటిష్టం చేసినవాళ్ళం అవుతాం.

ప్రధానమంత్రి మాటలు భారతజాతి భావాలను ప్రతిబింబించాయని. తరువాత సంఘటనలు నిరూపించాయి. ప్రజలు అన్నిత్యాగాలకూ సిద్ధపడ్డారు. మనఃపూర్వకంగా అదనపుభారాన్ని భరించగలమని ప్రకటించారు. చైనా దురాక్రమణను ఎదుర్కొనటమే కాకుండా ఆర్థికాభివృద్ధి కృషినికూడా కొనసాగించాలని నిర్ణయించారు.

జాతీయ అభివృద్ధిసమితి 1962 నవంబరు 4, 5 తేదీలలో న్యూఢిల్లీలో సమావేశమై ఇలా తీర్మానించింది. సేద్యపుభూములలో ఆహార ధాన్యాలను,ఫ్యాక్టరీలలో వస్తూత్పత్తిని పెంపొందించటంద్వారా భారతప్రజలు యుద్ధరంగంలో నున్న సైనికులకు తగుమద్దతునివ్వాలి అందుకే దేశపు అభివృద్ధిప్రణాళికలు జాతీయ రక్షణ కృషిలో అంతర్భాగమని జాతీయాభివృద్ధి సమితి అభిప్రాయపడుతోంది.

మన ప్రణాళికను జయప్రదంగా అమలు జరపడం చాలా అవసరం. ఎందుకంటే మనం యుద్ధరంగంలో పోరాడే సైనికులకు ఆహారాన్ని ఇతర అవసర పదార్థాలను తగినంతగా అప్పుడే సరఫరా చేయగలం. సరుకుల కొరతవల్ల ప్రజలు బాధ

పడకుండా చూడగల ఉత్పత్తిని పెంపొందిస్తే ధరవరలు నిలకడగా ఉండగలవు. ఎగుమతులను పెంపొందించి విదేశ మారక ద్రవ్యాన్ని ఆర్జించగలం. మన ఆర్థిక వ్యవస్థను ఛిన్నాభిన్నం చెయ్యడం చైనా దురాక్రమణ లక్ష్యాలలో ఒకటి తమ దేశంలో కమ్యూనిస్టులు విఫలమవుతూంటే భారత దేశం ప్రశాంతంగా త్వరితగతిని ప్రగతిని సాధించడం చైనా చూడలేదుగదా!

అందువల్ల మన ప్రగతికి అడ్డువచ్చే ఏతలం ఎక్కడా తావు వుండరాదు,

1963, 64 వ సంవత్సరపు కేంద్ర రాష్ట్ర బడ్జెట్‌లు వెలువడ్డాయి. వాటిపై అత్యవసర పరిస్థితి ప్రభావం ఎంతవరకు పడిందో మనం పరిశీలిద్దాం.

భారత ప్రభుత్వ బడ్జెట్‌లో ప్రణాళికా వ్యయానికి 1226 కోట్లు రూపాయలు కేటాయించారు. రాష్ట్రాలు స్వంత నిధులలోంచి 350 కోట్ల రూపాయలు సమకూర్చుకోవలసి వుంది. దీనికి తోడు రైల్వేలు తదితర పబ్లిక్ రంగం సంస్థలు 75 కోట్ల రూపాయలు సమకూర్చవలసి వుంది. అంటే 1963, 64 లో మొత్తం ప్రణాళికా వ్యయం 1651 కోట్ల రూపాయలన్నమాట 1962, 63 లో ప్రణాళికావ్యయం 1465 కోట్ల రూపాయలు మాత్రమే.

రక్షణఖర్చు వివరాలు. 1962, 63 లో బడ్జెట్ అంచనా 376 కోట్ల రూపాయలు. సవరించిన అంచనా 505 కోట్ల రూపాయలు. 1963 64 లో రక్షణ వ్యయానికి 865 కోట్ల రూపాయలు కేటాయించారు. ద్రవ్యోల్బణ ప్రమాదాన్ని నివారించాలంటే అదనపు పన్నులు భారం తప్పదని ఆర్థిక మంత్రి లోక్ సభకు బడ్జెటు సమర్పిస్తూ స్పష్టం చేశారు. రక్షణ పద్దుక్రింద ఖర్చు పెరగడం మూలకంగా అభివృద్ధి కృషి కుంటుపడకుండా వుండేందుకుగాను సర్వులు సర్వత్యాగాలకు సిద్ధపడ్డారు. 2 5½ కోట్ల రూపాయలు ఆదాయం వచ్చే క్రొత్తపన్నుల ప్రతిపాదనలను భారత జాతి ఆమోదించింది.

వివిధ మంత్రిత్వశాఖల బడ్జెట్ అంచనాలను పరిశీలిస్తే ప్రధానమైన ప్రణాళికా పథకాలను నిధులు లేవనే మిషమీద దెబ్బతగలలేదని తేటతెల్లమవుతుంది. క్రితం సంవత్సరం సమాజాభివృద్ధి పథకాలు, జాతీయ విస్తరణ కార్యక్రమాలు, స్థానికాభివృద్ధికార్యక్రమాలు సహకారరంగం— వీటికి 563 లక్షల రూపాయలు ఖర్చుపెడితే ఈ ఏడాది వాటికై 582 లక్షల రూపాయలు కేటాయించారు. కేంద్ర ఆహార వ్యవసాయ మంత్రిత్వశాఖ 1962-63 లో కన్నా 1963-64 లో దాదాపు 50 లక్షలు హెచ్చుగా ఖర్చుపెట్టనున్నది.

కేంద్ర ఉక్కు భారీ పరిశ్రమల మంత్రిత్వశాఖ నిరుడు 150 కోట్లు ఖర్చుపెట్టింది. యీ యేడాది ఖర్చు అంచనా 174 కోట్ల రూపాయలు. రవాణా కమ్యూనికేషన్ల మంత్రిత్వశాఖ 1962-63లో 203 కోట్ల రూపాయలు ఖర్చుపెట్టగా జరుగుతున్న ఆర్థిక సంవత్సరంలో 232 కోట్ల రూపాయలను ఖర్చు పెట్టాలని తలపెట్టారు.

కేంద్ర వాణిజ్య పారిశ్రామిక మంత్రిత్వ శాఖ 1962-63లో కన్నా 1963-64లో 9 కోట్లు హెచ్చుగా ఖర్చుపెట్టాలని సంకల్పించింది. రాష్ట్రాల ప్రణాళికా వ్యయంకూడా హెచ్చించబడింది

అందువల్ల చైనా సవాలును ఎదుర్కోవలసి వచ్చినా మన అభివృద్ధి ప్రణాళికలు నిరాఘాటంగానే కొనసాగిపోతాయి. కేంద్ర ప్రణాళికా మంత్రి శ్రీ జి.ఎల్. నందా చెప్పినట్లు తృతీయ ప్రణాళికా ఫలితాలను గురించి మనం ఎంత మాత్రం నిరాశ చెందనక్కరలేదు

లధక్‌లో హెలికాప్టర్ చోదకుల ధైర్యసాహసాలు.

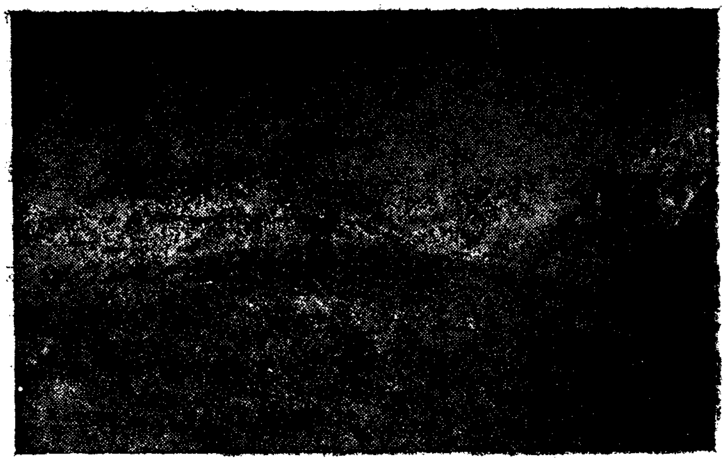
లడక్‌లో సదా మంచుకురిసే ఉన్నత పర్వత ప్రాంతాలలో మేఘాలను దూసుకుంటూ విమానాలు నడపడం అంత తేలికపనికాదు. కాని, అట్టి పర్వత ప్రాంతాలలో విధులునిర్వహిస్తున్న సైనికుడెవ్వడైనా రోగగ్రస్తుడైతే ఆ సైనికుని ఆసుపత్రికి చేర్చడానికి భారత వైమానికదళానికి చెందిన హెలికాప్టర్లు వాతావరణం ప్రతికూలంగా వున్నా లెక్కచేయక ఆ సైనికుని కాపాడడానికి బయలుదేరుతాయి. ఆ హెలికాప్టర్లను నడిపే విమానచోదకులది మొండి సాహసంకాదు తమ సోదరసైనికులపట్ల తమకుగల బాధ్యతలను నిర్వహించాలన్న తపనతోనే మేఘావృతమైన ఆకాశమార్గంలో ఎత్తైన పర్వతాలకు ఢీకొంటామేమోనన్న భయం లేకుండా ప్రతికూల వాతావరణాన్ని సైతం సరకు చేయక తమ ప్రాణాలనుసైతం ఒడ్డి ఎంతో చాతుర్యంతో విమానాలను నడుపుతూ వ్యాధిగ్రస్తులైన సైనికులను ఆసుపత్రులకు చేరవేస్తున్నారు.

సూర్యోదయంకాగానే, వైమానిక స్థావరంలో ఇంజన్ల గర్జన వినిపిస్తోంది. సిబ్బంది హెలికాప్టరులోని అన్ని యాంత్రిక సాధనాలనూ పరీక్షించిచూసి, సరియైన స్థితిలో లేని వాటిని మరమ్మతుచేసి, ఏక్షణంలోనైనా అవి వినువీధిలో ఎగరడానికి వీలుగా వాటిని సిద్ధపరుస్తారు.

ఆనాటి మధ్యాహ్నం గాలి తీవ్రంగావీస్తోంది మేఘాలు కూడా గర్జిస్తున్నాయి. ఒక హెలీకాప్టరు చుట్టూ సంరంభం హెచ్చుగా వుంది. సాంకేతిక సిబ్బంది హెలీకాప్టరులోని యాంత్రిక సాధనాలన్నిటినీ తనిఖీ చేసిరాగానే ఇద్దరు విమానచోదకులు హడావిడిగా అందులోకిఎక్కి దానిని నడిపించుకుపోయారు. ఎవరో ఒక సైనికుడు ప్రాణాపాయ స్థితిలో వున్నాడనీ, అతనిని తక్షణమే ఆసుపత్రికి చేర్చాలనీ ఆ స్థావరానికి అప్పుడే సందేశంవచ్చింది. ఆ సందేశం అందిన కొద్ది క్షణాల్లోనే హెలికాప్టరు ఆ సైనికుని ముందు వాలింది తిరుగు ప్రయాణంలో వాతావరణం మరీ ప్రతికూలమయింది. గాలులు తీవ్రంగా వీస్తూవుండటంవల్ల హెలికాప్టరు నర్తకివలె ముందుకూ, వెనకకూ ఊగిసలాడుతోంది హెలికాప్టరును నేలమీదికి దింపడం అసాధ్యమయింది. విమానచోదకులు అనుభవజ్ఞులు కావడంతో హెలికాప్టరులోని యాం

త్రిక సాధనాలను సరిగా అదుపులోవుంచి, ఎట్టి ప్రమాదమూ లేకుండా హెలికాప్టరును భూమి మీదకుదించి ప్రాణాపాయ స్థితిలోవున్న సైనికుని వైద్యులకప్పగించి అతని ప్రాణం కాపాడారు.

అందువల్లనే, సరిహద్దులలో విధులు నిర్వహిస్తున్న సైనికులకు యీ విమాన చోదకులంటే అంత గౌరవం. ఉన్నత పర్వతప్రాంతాలలో ప్రతికూల వాతావరణ పరిస్థితులలో ప్రాణాలు ఒడ్డి సైనికుల ప్రాణరక్షణార్థం హెలికాప్టర్లు నడుపుతున్న యీ విమానచోదకుల అపూర్వ ధైర్యసాహసాలు విమానయాన చరిత్రలో స్వర్ణాక్షరాలతో లిఖింపబడతాయి.



ఆచార్య ఉప్పులూరి వెంకటకృష్ణయ్య గారి అస్తమయం

గ్రామస్వరాజ్య నిర్మాణ తత్వవేత్త, ఆదర్శకుటుంబ నిర్మాణకర్త, స్వయంపోషక సిద్ధాంత పరిష్కర్త, ఖద్దరుసంస్థాన వ్యవస్థాపకులు అయి గాంధీసిద్ధాంత పాటవాన సర్వోదయసామరస్యంతో ఆంధ్రకేసరికి కుడిభుజంగా నిలిచి గ్రామస్వరాజ్య నిర్మాణంలో ఓటరుసంఘసూత్రాల్ని అందించ కలిగిన కర్మనిష్ఠుడు తత్వజిజ్ఞాసగల ఆచార్య వెంకటకృష్ణయ్య తన **68** వ యేట అస్తమించి భార్యను, పుత్రులను, పుత్రికలను, బంధువర్గాన్ని మిత్రులను తీరని దుఃఖమున వదలివేశారు. భావిభారత ప్రణాళికౌన్నత్య పరిశీలనకు వారి భావములు, ఉపజ్ఞ చాల ఉపకరించెడివి. గతాన్ని మననం చేస్తూ, భావికాలపు పోకడకు పునాదులు వెదకి నాబోటి వారికెందరకో దారిచూపించే వారి ఆత్మకు శాంతి చేకూర్పమని భగవంతుని ప్రార్థిస్తున్నాను.

ఎడిటర్

రాష్ట్రంలోని రోడ్డురవాణా విధానాలు.

నియోగికమిటీ నివేదిక

(గతసంచిక తరువాయి)

మైసూరు:- మోటార్ వెహికిల్సు ఆక్టులో సెక్షన్ 47 కలుగజేసిన అవకాశాల ననుసరించి రీజనల్ ట్రాన్స్‌పోర్టు అథారిటీస్ చే రూటు పద్ధతిపై స్టేట్ క్యారేజి పర్మిట్లు యివ్వబడును. మోటార్ వెహికిల్సు ఆక్టులోని 54,55 సెక్షన్లలోని నిబంధనలను పురస్కరించుకొని రీజనల్ ట్రాన్సుపోర్టు అథారిటీసే స్వేచ్ఛగా పబ్లిక్ క్యారియర్ పర్మిట్లుయిచ్చును. పబ్లిక్ క్యారియర్ పర్మిట్లు యిచ్చుటలో, పట్టణాలలో, నగరాలలో వాహనాలు నిలుపుటకుగల సౌకర్యాలను కూడా గణనీయమైన విషయంగా భావిస్తారు. రాష్ట్రంలో సరుకుల రవాణా సాగించుటకు దూరము లేక రూటు విషయంలో హద్దులు యేర్పరపబడలేదు.

రీజన్‌కు మించి సరుకుల రవాణా సాగించుటకు 'కౌంటర్ సిగ్నేచర్' లేకుండానే పర్మిట్లు యిచ్చేటట్లు ప్రత్యేకమైన నిబంధనలను రాష్ట్ర ప్రభుత్వం రూపొందించింది. ఆ ప్రకారం, నోటిఫికేషన్ ద్వారా, రాష్ట్రప్రభుత్వం వరీజినల్ ట్రాన్సుపోర్టు అథారిటీ తమైన ఇతర రీజనల్ ట్రాన్స్‌పోర్ట్ అథారిటీస్ "కౌంటర్ సిగ్నేచర్ లేకుండానే ఆయా రీజన్లలో గూడా సర్వీసు చేసుకొనుటకు పర్మిట్లు యిచ్చుటకు రీజనల్ ట్రాన్సుపోర్టు అథారటీలకు అధికారం యివ్వబడింది. ఈ పర్మిట్లు యిచ్చేముందు సంబంధించిన ఇతర రీజనల్ ట్రాన్స్‌పోర్ట్ అథారిటీ యొక్క అంగీకారం పొందాలి ఈ నోటిఫికేషన్ 1958లో జారీ చేయబడి, తర్వాత 1960 లో సవరించబడింది. రీజనల్ ట్రాన్సుపోర్ట్ ఆథారటీస్ రాష్ట్ర వ్యాప్తమైన పర్మిట్లను స్వేచ్ఛాయుతంగా యిచ్చుటకు ఈ నోటిఫికేషన్ దోహదంచేస్తుంది.

ప్రైవేట్ క్యారియర్ పర్మిట్లు యిచ్చే విషయంలో, యజమాని యొక్క స్వంత వ్యాపారం నిమిత్తం సరుకు రవాణాకు అని ఋజువు పరచేందుకు దర్యాప్తు జరిపినంతరం మోటార్ వెహికిల్సు ఆక్టులోని సెక్షన్ 52 ననుసరించి రీజనల్ ట్రాన్సుపోర్ట్ అథారిటీస్ స్వేచ్ఛగా, ప్రైవేట్ క్యారియర్ పర్మిట్లు యిచ్చును. తిరుగు సరుకును తెచ్చుటకు ఈ ప్రైవేట్ క్యారియర్‌లను అనుమతించరు.

ఒరిస్సా:-మోటార్ వెహికిల్సు ఆక్టులో వివరించబడిన విధానాన్ని అనుసరించి రీజన్‌లోపల తిరుగుటకు పర్మిట్లు రీజనల్ ట్రాన్స్‌పోర్ట్ అథారిటీ చేతనే యివ్వబడుతాయి మోటార్

వెహికల్సు ఆక్టులోని శెక్షన్ 63లో పేర్కొన్నట్టుగా రీజన్‌ను మించి సర్వీస్ చేసుకొనుటకు పర్మిట్లపై కౌంటర్ సిగ్నేచర్ యివ్వడం జరుగుతుంది. సరుకుల రవాణా చేయు వాహనాల విషయంలో రాష్ట్రంలోవున్న కొద్ది రెగ్యులర్ సరుకుల రవాణా సర్వీస్‌లకు పర్మిట్లు నిర్ణేతమైన రూట్లుమీాదనే జారీచేయబడును. కాని జిల్లా అంతటికి గాని, జిల్లాను మించిన ప్రదేశముకు గాని లేక రాష్ట్రమంతటకుగాని తిరుగుటకు పర్మిట్లు యిచ్చే పద్ధతి వాడుకలోవున్నది. రాష్ట్రంలో ఒక రీజన్‌ను మించిన ప్రదేశాలకు శాశ్వత పర్మిట్లు గ్రాంట్ చేసే విధానాన్ని స్టేట్ ట్రాన్స్‌పోర్ట్ అధారిటీ ఆచరణీయమైనట్టు చేసింది. మోటార్ బండ్లు తిరుగుటకు యోగ్యమైన రోడ్లు అన్నిటికి పర్మిట్లు సాధికారం చేయబడినవి. రాష్ట్రంలోని కొన్ని జిల్లాలలో ఉదయం 10 గంటలనుంచి సాయంత్రం 6 గంటలవరకు సరుకులు మోయుబండ్ల రాకపోకలను నిషేధించబడింది. కంట్రోలు కలిగిన సరుకులు నిర్ణేతమైన రోడ్లమీాద మాత్రమే రవాణా చేయబడతాయి.

సద్వినియోగంకోసమేనని తూఢి అవుతే ప్రైవేటు క్యారియర్ పర్మిట్లు స్వేచ్ఛగా యిచ్చుటకు రీజినలు ట్రాన్సుపోర్టు అధారిటీస్‌కి స్టేట్ ట్రాన్సుపోర్టు అధారిటీ అధికారం యిచ్చింది.

పంజాబ్ :— మోటారు వెహికల్సు ఆక్టులోని సెక్షను 57 ననుసరించి ఒక రీజన్‌లో తిరుగుటకు పబ్లిక్ క్యారియర్లకు, స్టేజి క్యారియర్లకు పర్మిట్లు యివ్వబడును. స్టేజి క్యారేజీల విషయములో అంబాల, జలంధర్ రీజినల్‌లలోమాత్రం రాష్ట్రప్రభుత్వ అనుబంధ సంస్థలు ప్రైవేట్ యజమానులమధ్య 50 : 50 షేరులలో పర్మిట్లు యివ్వబడే విధానాన్ని పంజాబ్ రాష్ట్రప్రభుత్వం అనుమతించింది. పాటియాల రీజిన్‌లో మొత్తం జాతీయం చేయబడినవి. స్వంత రీజన్‌ను దాటి స్టేజిక్యారేజి పర్మిటు యివ్వవలసి నప్పుడు ఇతర రీజినలు ట్రాన్సుపోర్టు అధారిటీ అంగీకారాన్ని పొంది స్వంత రీజన్‌కు చెందిన రీజినల్ ట్రాన్సుపోర్టు అధారటీవారు అటువంటి పర్మిట్ యివ్వవచ్చును. దానిపై రెండవ రీజినల్ ట్రాన్సుపోర్టు అధారిటీ కౌంటర్ సిగ్నేచర్ చేయు పద్ధతి కలదు పబ్లిక్ క్యారియర్ పర్మిట్ల విషయంలో, ఆపరేటర్ మూడు రీజినలులతో కూడిన యావత్తు రాష్ట్రంలో తిరుగుటకు పర్మిట్ కోరిన, తన స్వంత రీజిన్‌గాక మిగిలిన రెండు రీజినలులయొక్క అధారిటీస్ కౌంటర్ సిగ్నేచర్ పొందుటకు నిర్ణయించిన ఫీజు చెల్లించి. తన స్వంత రీజినల్ ట్రాన్సుపోర్టు అధారిటీ నుండియే ఆ పర్మిట్ పొందవచ్చును. రీజినల్ ట్రాన్సుపోర్టు అధారిటీస్‌కు యివ్వబడిన లైసెన్సింగు పవర్సు పంజాబ్‌కు చెందినంతవరకు సవరించబడిన ఆక్టుననుసరించి స్టేట్ ట్రాన్సుపోర్టు కమిాషన‌ర్‌కు యివ్వబడినవి. సరకుల రవాణా వాహనాలకు పర్మిట్లు అత్యంత ఉదారముగా యివ్వబడుతున్నాయి ఎవరయినాగాని

ట్రిక్కు కలిగివున్న వారు పర్మిట్లు పొందగలరు.

సబబైన అవసరమని రీజనల్ ట్రాన్సుపోర్టు అథారిటీ సంతృప్తిపొందిన ముఖ్యమైన సరుకు రవాణాకు ప్రైవేట్ క్యారియరు పర్మిట్లు స్వేచ్ఛాయుతంగా యివ్వబడును. ఈప్రైవేట్ క్యారియరు పర్మిట్లుపొందిన కాంట్రాక్టర్లు ఇతర వ్యాపారులు వాటినిదుర్వినియోగ పరుస్తున్నట్లు రాష్ట్రప్రభుత్వం తెలుసుకొనుటవలన పర్మిట్లు యిచ్చేటప్పుడు ఆవశ్యకతను పరిశీలించుట జరుగుతున్నది. సక్రమమైనదిగాభావించినప్పుడు ఒకరీజన్ కుమించి వ్యాలిడిటీ కలిగియుండునట్లు ప్రైవేట్ క్యారియర్ పర్మిట్లు యివ్వబడును.

రాజస్థాన్:-ఒకరీజన్ లో తిరుగుటకు ఆక్టులో కలిగించిన విధానాన్ని అనుసరించి రీజనల్ ట్రాన్స్ పోర్ట్ అథారిటీచే పర్మిట్లు యివ్వబడుతున్నది. ఇతర రీజనల్ లలో తిప్పుకొనుటకు ఆ రీజన్ ల అథారటీల కౌంటర్ సిగ్నేచర్ పొందుటకు పార్టీల వద్దనుండి విజ్ఞాపనలను ఆలకించి పర్మిట్లు యివ్వబడుతవి. రాష్ట్ర వ్యాప్తంగా పబ్లిక్ క్యారియర్ పర్మిట్ ఇచ్చుటలో స్వంత రీజనల్ లో ట్రాన్స్ పోర్టు అథారిటీ ఒక నిర్ణీత రూటును యితరరీజినల్ ట్రాన్సుపోర్టు అథారిటీల అనుమతినిపొంది, దానికి పర్మిట్ జారీచేస్తుంది మామూలు పర్మిట్లు యిచ్చేటప్పుడు అనుసరించే పద్ధతి కౌంటర్ సిగ్నేచర్ న యిచ్చుటకు కూడా అనుసరిస్తారు. ప్రైవేట్ క్యారియర్ పర్మిట్లు కూడా రాష్ట్రంలో తిరుగుటకు చాలా స్వచ్ఛందంగా యివ్వబడును. ఇతర రీజనులలో కౌంటర్ సిగ్నేచర్ లు పొందుట కూడా యాంత్రికంగానే సులభతరంగా జరుగుతుంది.

ఉత్తర ప్రదేశ్:- స్టేజి క్యారేజి పర్మిట్లుగాని పబ్లిక్ క్యారియర్ పర్మిట్లు గాని యిచ్చేటప్పుడు 20 రవాణా వాహనాలకు తక్కువలేని ఆపరేటర్ కు ప్రాధాన్యత యివ్వబడుతుంది. అవలంబన స్థానం నుండి 150 మైళ్ళ నిడివిగల ప్రదేశంలో తిరుగుటకుగాని, లేక ఒకటి రెండుకు మించిన రీజన్ లులో కూడివున్న 300 మైళ్ళకు మించని రూట్ గాని ఎటువంటి నిబంధనలు లేకుండానే పర్మిట్లు యివ్వబడును. చట్ట బద్ధమైన సూత్రావళి యొక్క గరిష్ఠ ప్రయోజనాన్ని సాధించేందుకు, ఆపరేటర్ విస్తృతమైన ప్రదేశంలో సర్వీసు చేసుకొనుటకు వీలు కల్గించేటట్లుగా ఈ యేర్పాటు రాష్ట్ర ప్రభుత్వం చేసింది ఈ హద్దులు దాటిన ప్రదేశానికి పబ్లిక్ క్యారియర్ పర్మిట్లు యివ్వవలసిన యెడల రీజనల్ ట్రాన్స్ పోర్టు అథారటీ, స్టేట్ ట్రాన్స్ పోర్టు అథారిటీ యొక్క ఆమోదాన్ని పొందవలసి వున్నది. తక్కువ దూరం రవాణా, వస్తువులు చెడిపోకుండా వుండేటందుకు గాను, కాలజాప్యం, సరుకునష్టం కలుగకుండా వుండేందుకుగాను ఈ విధానాన్ని ప్రభుత్వం అమలు పరిచింది. ఎక్కువ దూరం రవాణాను రైల్వేలకు వదిలివేయ బడింది. పర్మిట్లపై కౌంటర్ సిగ్నేచర్ విషయంలో మోటార్ వెహికిల్సు ఆక్టులోని శెక్షన్ 63 లోని సబ్ శెక్షన్ (8) లో లో కల్గించిన అవకాశం అనుసరించబడుతుంది ఉత్తరప్రదేశ్ మోటార్ వెహికిల్సు ఆక్టులోని శెక్షన్ 64 క్రింద స్టేజిక్యారేజి, కాంట్రాక్టుక్యారేజిలు కానివాహనాలకు రీజనల్ ట్రాన్స్ పోర్టు అథారిటీ రాష్ట్రంలోని ఇతర రీజన్ నొకదానిలోతిరుగుటకు వీలుగా పర్మిట్ లో అవకాశం కల్పిస్తూ యివ్వవచ్చును. వ్యాపార ఆవశ్యకత రూఢియైనయెడల రీజినల్ ట్రాన్స్ పోర్ట్ అథారిటీయే స్టేట్ ట్రాన్స్ పోర్టు అథారిటీ సాధారణ అంగీకారంతో రెండు రీజన్ లుకు పరిమితంగా ప్రైవేట్ క్యారియర్ పర్మిట్లు యివ్వవచ్చును

రెండు రీజన్‌లకు ఉద్దేశించిన పర్మిట్లు స్టేట్ ట్రాన్స్‌పోర్టు అధారిటీయే గ్రాంట్ చేస్తుంది.

పశ్చిమబెంగాల్:- మోటారు వెహికిల్సు ఆక్టులోని శెక్షన్ 53 ననుసరించి ఒకరీజన్‌లో తిరుగుటకు స్టేట్ క్యారేజీలకు, పబ్లిక్ క్యారియర్‌లకు రీజినల్ ట్రాన్సుపోర్టు అధారిటీయే పర్మిట్లుయిచ్చును. ఇతరరీజనల్ ట్రాన్సుపోర్టు అధారిటీ తీర్మానం ప్రకారం రాష్ట్రంలోని ఏ ఇతర రీజనులోనైనా సర్వీసు చేసుకొనుటకు పబ్లిక్ క్యారియర్‌లకు స్వంతరీజినల్ ట్రాన్సుపోర్టు అధారిటీ పర్మిట్ యివ్వవచ్చును. కౌంటర్ సిగ్నేచర్‌లకోసం దరఖాస్తులు ఎక్కువగా వచ్చుటను పురస్కరించుకొని బొంబాయి మోటార్ వెహికిల్సు ఆక్టులోని శెక్షను 63 తో పొందుపరచినదిగా స్టేట్ ట్రాన్సుపోర్టు అధారిటీగాని, రీజనల్ ట్రాన్సుపోర్టు అధారిటీగాని ఇతర రీజనులకు పొడిగింపుకోరితే యివ్వవచ్చును. ఒక నిర్ణీతమైన సుమారు ప్రదేశానికి రాష్ట్రంలోపల వున్న రీజినల్ ఎక్కువభాగాన్ని కలిగివున్నను రెగ్యులర్ పర్మిట్లను స్టేట్ ట్రాన్సుపోర్టు అధారిటీ గ్రాంట్ చేయవచ్చును. ఇది ప్రైమరీ పర్మిట్ ఇచ్చేవిధంగానే వుంటుంది. దాని పర్మిట్ వ్యాలిడిటీ ఐదు సంవత్సరాలు.

అవసరమైన దర్యాప్తులు జరిపి, ఆవశ్యకతను గుర్తించినతర్వాత ప్రైవేట్ క్యారియర్ పర్మిట్లు యివ్వబడును. ఆ పర్మిట్ వ్యాలిడిటీ పబ్లిక్ క్యారియర్ పర్మిట్ విధంగానే వుంటుంది

రాష్ట్రాంతర వాహనాల సర్వీస్

మోటార్ వెహికిల్సు రాష్ట్రాంతర సర్వీసుకు రాష్ట్రప్రభుత్వాలు పొరుగురాష్ట్రప్రభుత్వాలతో పరస్పర ఒప్పందాలు కుదుర్చుకున్నారు కొన్ని పరిస్థితులలో సరిహద్దులేని రాష్ట్రాలతో కూడా ఇటువంటి ఒప్పందాలు కుదుర్చుకోవడం కలదు. ప్రజావసరాలు, వ్యాపారాలున్నంత వరకు ప్రజాసౌకర్యం, ఆవశ్యకత, వ్యాపారసరళి గమనించి రాష్ట్రాంతర డైరెక్టు సర్వీసునకు కౌంటర్ సిగ్నేచర్ యిచ్చుటకు పర్మిట్ల సంఖ్యను నిర్ణయించడం పరస్పర పద్ధతిపై జరుగుతుంది. ఒప్పందాలు కుదుర్చుకోనే ముందు రాష్ట్రాంతర రవాణా కమీషనుతో సంప్రదించనవసరంలేదు. రూలు ప్రకారం, ఆ ఒప్పందాల ప్రతులను మాత్రం ఆ కమీషనుకు పంపుతారు ఆవిధంగా పరస్పర రవాణా సౌలభ్యాన్ని ఏర్పరచుకొన్నప్పుడు ఒరిస్సా బీహారు రాష్ట్రాలలాగా ఒరిస్సా మధ్యప్రదేశ్, గుజరాత్ రాష్ట్రాలవలె ఏదో ఒక ప్రభుత్వం ఆరునెలలకో సంవత్సరానికో పరిశీలించి పంపే ఏర్పాట్లకు రెండవ ప్రభుత్వం ఆమోదించి సౌకర్య సమన్వయ సిద్ధాంతాలను ఏర్పరుచుకొంటారు. లేదా గుజరాత్ రాజస్థాను ఉత్తరప్రదేశ్ మహారాష్ట్ర రాష్ట్రాలవలె అవసరాన్ని గమనించి ఒడంబడికల పర్మిట్ల సంఖ్య పెంచుతూ రవాణా సౌలభ్యాన్ని అభివృద్ధిచేస్తారు

రవాణా సౌలభ్య సమన్వయమనేది రాష్ట్రాల మధ్య అన్నిమోటారు బండ్లకు వర్తిస్తుంది. ముఖ్యంగా బస్సుసర్వీసులవిషయంలో పక్కా పర్మిట్లవిషయంలోను, టెంపరరీ పర్మిట్లవిషయంలోను ముఖ్యంగా రూటుమైలేజీనిబట్టి కవుంటర్ సిగ్నేచర్‌ల నిర్ణయంజరుగుతుంది. ఆంధ్ర మద్రాసు రాష్ట్రాలమధ్య చెరిసగంగా బస్సులసంఖ్య నిర్ణయించుకోవటమైంది.

ఇక రాష్ట్రాంతర లారీరవాణా పబ్లిక్ క్యారియర్ల విషయంలో నియమితమైన సంఖ్యలో మాత్రమే పక్కా పర్మిట్లపై బండ్లు నడిచే ఏర్పాటువున్నది. కౌంటర్‌సిగ్నేచర్ పర్మిట్ల విషయంలో కొన్ని కొన్ని రాష్ట్రాలలో మెజారిటీనిబట్టి రెండవరాష్ట్రం సంఖ్యను నిర్ణయించుకోవటం జరిగింది మరికొన్ని రాష్ట్రాలలో ఏనియమాలు లేకుండా ఎన్ని పర్మిట్లయినా యిచ్చే సావకాశం వుంది. సామాన్యంగా పబ్లిక్ క్యారియర్ పర్మిట్ల విషయంలో ఒక రాష్ట్రం మరొక రాష్ట్రపు లారీలకు కొన్నిరూట్లు మాత్రమే నిర్ణయించింది. ఒరిస్సా- ఆంధ్రా- మహారాష్ట్ర రాష్ట్రాలమధ్య ఆయా స్టేటుబోర్డరునుండి 350 మైళ్ళకు దాటకుండా నియమితమైన రెండు ప్రదేశాలమధ్య మూడురూట్లకు మించకుండా కవుంటర్ సిగ్నేచర్ చేయుటం సాగింది. ఒరిస్సా మధ్యప్రదేశ్ రాష్ట్రాలమధ్య రాష్ట్రాన్ని ఆనుకొన్న వరుసవారీ రెండు జిల్లాలతో పాటు దూరప్రయాణాల కనువయిన నిర్ణీతపురూట్లు రెండుకూడా యిచ్చారు. అదేవిధంగా 100 బండ్లకు మాత్రమే అట్టివసతి కల్పిస్తూ అందు 10 బండ్లు తప్పక భిలాయి, రూర్కెల్లా ప్రాంతాలకు వెళ్ళాలని కేటాయించారు.

రాష్ట్రాంతరరవాణా సౌలభ్యం కొరకు పర్మిట్లు పొందిన పబ్లిక్ క్యారియర్ లారీలు ఎట్టిపరిస్థితులలోను ప్రయిమరీ పర్మిట్టులేని రెండవరాష్ట్రంలోగల రెండు ప్రదేశాలమధ్య సరకును చేరవేయటానికి వీలు కల్పించబడ లేదు. ప్రయివేటు లారీల విషయంలో కూడా ఆంధ్రప దేశ్, మహారాష్ట్ర, మధ్యప్రదేశ్ - గుజరాత్ - రాజస్థాన్ల మధ్యత్రికోలారీలసంఖ్యనిర్ణయంతో పాటురూటునిర్ణయం కూడా జరిగింది ఒరిస్సా - బీహారు- రాజస్థాను- ఉత్తరప్రదేశ్, ఆంధ్రప్రదేశ్ మహారాష్ట్ర మధ్యప్రదేశ్ రాష్ట్రాలలో ప్రయివేటు లారీలవిషయంలో అట్టి ఏర్పాటులేక ఆయా రాష్ట్రాల స్టేటుటాన్స్‌పోర్టు అధారిటీవారు రికమెండుచేసిన లారీలకు మాత్రమే రూట్లుయిచ్చే ఏర్పాటువుంది.

రాష్ట్రాంతర రవాణా సౌలభ్య సమన్వయం క్రింద యిచ్చే కవుంటర్ సిగ్నేచర్ పర్మిట్ల విషయంలో 63 (3) సెక్షనుక్రింద నోటిఫికేషను ప్రొసీజరు అక్కరలేదు సెక్షను 43 (4) iv ప్రకారం రాష్ట్రప్రభుత్వాలు రోడ్డు రైలు రవాణా సమన్వయ సిద్ధాంతం తెగిపోకుండా చూస్తూ అఫిషియల్ గజెట్‌లో నోటిఫై చేసి స్టేటు ట్రాన్సుపోర్టు అధారిటీవార్కి ఆయా విధంగా ఒప్పదం పొందిన ఇతర రాష్ట్రాల బండ్లకు కవుంటర్ సిగ్నేచర్ చేసే అధికారాన్ని యివ్వవచ్చును. ఈ అధికారం రూపొందించి దత్తతచేయబోవునప్పుడు గజెట్‌లో డ్రాఫ్టు అమెండుమెంటును నోటిఫై చేసి దానిగడువు కాలంలో వచ్చే సలహాలను, వ్యతిరేకవిషయాలను గమనించి దీనినిగూర్చి చెప్పదలచిన వారి కందరికి తగిన సావకాశాన్ని కల్పించి మరీ చేయవలెను. చాలవరకు రాష్ట్రప్రభుత్వాలు వీలున్నంతవరకు యిచ్చే ఏర్పాట్లకు స్టేటుట్రాన్సుపోర్టు అధారిటీ వారికిచ్చిరి. కొన్ని రాష్ట్రాలవారు ఏవిధమైన సలహాలను ట్రాన్సుపోర్టు డిపార్టుమెంటువారికి యివ్వలేదు. ఈనాడున్న విధానాన్ని బట్టి రైల్వేవారికి యీ కవుంటర్ సిగ్నేచర్ల విషయం ముందుగా తెలియనికారణాన వారిట్టి వ్యతిరేకతగాని సలహాగాని సరియైన కాలంలో అందజేయలేరు. కాని ఆంధ్రప్రదేశ్ మద్రాసు, మైసూరు వారుమాత్రం రైల్వేవారికి

నోటీసులు పంపి తర్వాత యీ రవాణా సౌలభ్య సమన్వయ సావకాశాన్ని కల్గించుట జర్గింది. రాష్ట్రాంతర రవాణా సామాన్యంగా ఇరుగు పొరుగు రాష్ట్రాలలోనే సాగింది. రెండు రాష్ట్రాలు దాటి దూరప్రయాణాలు సాగించే స్థిరమైన రవాణా సర్వీసులను నడిపేవారే కరువైనారని చెప్పాలి. అంచేత అట్టివిషయాలు క్షుణ్ణంగా గమనింపబడి పక్కా ఏర్పాట్లు సాగలేదు. అవుసరమైనప్పుడు టెంపరరీపర్మిట్లు మాత్రం ఏర్పాటు చేయబడుతున్నాయి. ఒక్క హైదరాబాద్-బొంబాయి రూటు మాత్రం మైసూరు రాష్ట్రం తాలూకు ప్రక్కదారిగుండా పోవటంగమనింపదగింది. రాష్ట్రాలమధ్య ఏర్పరుపబడిన రాష్ట్రాంతరరవాణావిషయాల నీక్రింద పొందుపరుద్దాం.

ఆంధ్రప్రదేశ్:- రాష్ట్రాంతర సర్వీసులను రాష్ట్రాంతర రవాణా రహదారులపై ఆయా రాష్ట్రాలమధ్యన గల రవాణావశ్యకతను గమనించి సంఖ్య నిర్ణయించబడినది. ఇతర రాష్ట్రము నుండి బండ్లు ఆంధ్రప్రదేశ్ రాష్ట్రంలోనికి రహదారులపై 350 మైళ్ళు 3 రూట్లపై రావచ్చును. మైసూరుబండ్లు మాత్రం 4 రూట్లపై వచ్చే అవకాశాన్ని కల్గివున్నవి. మద్రాసు బండ్లకు యీ రాష్ట్రంలో 400 మైళ్ళు వచ్చే ఏర్పాటువున్నది. యీ సమన్వయ రాష్ట్రాంతర రవాణా సౌలభ్య అంగీకారము యీ రాష్ట్రం వరు మద్రాసు, మైసూరు, ఒరిస్సా, మహారాష్ట్ర, మధ్యప్రదేశ్, పశ్చిమబెంగాలు రాష్ట్రాల వారితో పొందివున్నారు. మోటారువెహికిల్సు చట్టంలోని 57 (8) సెక్షను క్రింద కోరబడినప్పుడు అభ్యంతరాలురాని రాష్ట్రాలవిషయంలో పర్మిట్లు యిచ్చే అవకాశం ఆయా రాష్ట్రాలలోని స్టేటు ట్రాన్సుపోర్టు అథారిటీవారికే యివ్వబడును. అభ్యంతరాలువచ్చేచోట తగిన అవకాశం కల్పించి యీ రాష్ట్రంవారే అప్లికేషను విచారించి అభ్యంతరాలురాని తగిన ఏర్పాట్లు చేయగలరు.

తత్సంబంధమైనరాష్ట్రప్రభుత్వాలు పరస్పర పద్ధతిపై పబ్లిక్ క్యారియర్ పర్మిట్లు, ప్రైవేట్ క్యారియర్ పర్మిట్లపై కౌంటర్ సిగ్నేచర్ యిచ్చుటకు కోటాం స్థిరపరిచారు. వాహనాలు ఒక రాష్ట్రంనుంచి మరొక రాష్ట్రంలోకి సంచరించే దూరపునిడివినికూడా నిర్ణయించారు. పరస్పర విధానంపై రాష్ట్రసరిహద్దునుండి దూరాన్ని కూడా పరిగణించారు. రాష్ట్రాంతర రవాణా కమీషన్ వారి ఎరుకతో పొరుగురాష్ట్రాలతో పరస్పర ఒప్పందాలు సాధారణంగా ఏర్పరచుకొనడం జరుగుతుంది. అటువంటి ఒప్పందం ప్రకారం రాష్ట్రాంతరసర్వీసుకు పర్మిట్లు యిచ్చేటప్పుడు కమిషన్ని సంప్రదించడంలేదు.

పొరుగురాష్ట్రాలతో ఏర్పాటుచేసుకున్న ఒప్పందాలరీత్యా రాష్ట్రాంతరరూట్లపై ప్రయాణీకులనుమోసే మోటారుసర్వీసులకు యిచ్చే పర్మిట్లు సమానంగా వుండేట్టు చూడబడుతుంది. రూటుమైలేజికూడా సమానంగా వుండాలనేది రాష్ట్రాంతర రవాణాకమీషన్ వారి అభిప్రాయం. కాని దానిని ఈరాష్ట్రం అంగీకరించలేదు. రాష్ట్రాంతరరూట్లు క్రొత్తగా తెరిచినప్పుడుగాని, లేక ప్రస్తుతంవున్నరూట్లకు మార్పులు చేసి ప్రారంభించినప్పుడుగాని, ఒప్పందంప్రకారం పర్మిట్లసంఖ్యలోను, రూటు మైలేజిలోను సమానత్వం వుండేటట్టు జాగ్రత్తవహించాలి.

బీహార్:- ఇతర రాష్ట్రప్రభుత్వాలతో ఈ రాష్ట్రప్రభుత్వం ఏర్పరచుకున్న పరస్పరమ

న్నది. ముందుగానే అనుమతిలేకుండానే పది టెంపరరీ పర్మిట్లు ఒకట్రిప్పుకు 14 రోజులుమించని కాలపరిమితులు నెలరోజులకు యిచ్చేటట్లు ఈ ఒప్పందం అవకాశం కల్పిస్తుంది.

వివిధరాష్ట్రాలతో గల పరస్పరమయిన ఒప్పందాలను గూర్చి రాష్ట్రాంతర రవాణాకమిషన్‌కు తెలియ జేయబడింది.

గుజరాత్ :- ఈ రాష్ట్రం మూడు పొరుగురాష్ట్రాలయిన మహారాష్ట్ర, మధ్యప్రదేశ్, రాజస్థాన్ రాష్ట్రాలలో పరస్పరమయిన ఒప్పందాలను ఏర్పరచుకొన్నది. ఈ రాష్ట్రాలమధ్య గల అవసరాలను తీర్చుటకు అవసరమయిన ప్యాసింజర్సు స్టేజీలరవాణా వాహనాలసంఖ్య నిర్ణయించుటకుగాను ఈఒప్పందాలు రూపొందించారు. మోటారు వెహికల్సు ఆక్ట్‌లోని శెక్షన్ 43లో పేర్కొన్న లక్ష్యసాధనకు ఈరాష్ట్రం యిటువంటి ఒప్పందాలను రూపొందించుకొన్నది. ఈ ఒప్పందాలలో పబ్లిక్ క్యారియరులు ప్రైవేట్ క్యారియర్‌లు కాంట్రాక్టుక్యారేజీలు, టెంపరరీ పర్మిట్టులు, మరియు ప్రతిఆరునెలలకు సవరించుటకు ప్రారంభించినరూట్లపైనడిచే వాహనాలకు రాష్ట్రాంతర పర్మిట్ల సంఖ్యను నిర్ణయించిరి. సాధ్యమయినంతవరకు 2 రాష్ట్రాలకొక ఆపరేటరుచే ప్రతిరూటుమీద సర్వీసునడపబడుతుంది రెండురాష్ట్రాలమధ్య రాష్ట్రాంతర రవాణా రూట్లమీద మైలేజి స మా న ం గా విభజించబడింది అ న గా పరస్పరాభిమతమైన రాష్ట్రాలకు చెందిన ఒప్పుదలగల రాష్ట్రాంతర రూట్లపై ఒకరాష్ట్రానికి చెందిన వ్యక్తి సర్వీసు చేసుకొనే మొత్తం మైలేజి సాధ్యమైనంతవరకు సమానప్రతిపత్తిలో వుండి వుంటుంది. వివిధ రూట్లపైనున్న రాకపోకల రద్దీ సాంద్రతకూడా పరిగణనలోకి తీసుకొనబడుతుంది. ఒక నిర్ణీత కాలంలో చేసిన ట్రిప్పులసంఖ్య ననుసరించి పబ్లిక్ క్యారియర్ పర్మిట్‌యొక్క వ్యాలిడిటీ 30 మైళ్ళకు మించని కొద్దిదూరంగల నిర్ణీత రూట్‌పై మాత్రమే కలిగి వుంటుంది టెంపరరీ పర్మిట్‌పై తిరిగే వాహనాలు మోటార్ వెహికిల్సు టాక్సు ముందుగానే కట్టవలసి వుంటుంది.

కేరళ:- ప్రస్తుతం వున్న ప్రయాణ సౌకర్యాలు తగినన్ని యేర్పరచుటకు, ప్రజావసరాలు, ప్రజోపజనాలు ప్రధాన విషయాలుగా తీసుకొని ప్రభుత్వం రాష్ట్రాంతర రూట్లపై రవాణా చేయుటకు ఈ రాష్ట్రప్రభుత్వం పరస్పరమైన ఒప్పందం చేసుకొన్నది. రాష్ట్రంలో రైల్వేలైన్లకు సమాంతరంగా వున్న రోడ్లు చాలాతక్కువైనప్పటికి-

కేరళ 1959 లో మైసూర్‌తో పరస్పర ఒప్పందం కుదుర్చుకొన్నది. దాని ప్రకారం ఈ రెండు రాష్ట్రాల మధ్య రాష్ట్రాంతర సర్వీసు చేసుకొనడానికి ప్రస్తుతం వున్నపర్మిట్లతోసహా 250 రెగ్యులరు పర్మిట్లు పరిమితంగా గ్రాంట్ చేయబడినవి. ఒక్కొక్క రాష్ట్రానికి 250 చొప్పున విభాగింపులో ఈ పర్మిట్లు సంఖ్య 1960 సం॥రంలో 500 కు పెరిగాయి. అదనంగా ప్రతిరాష్ట్రానికి 25 చొప్పున 30 రోజులకు మించకుండా ఒకేకాలంలో ప్రతినెలాఖరువరకు టెంపరరీ పర్మిట్లు యివ్వబడుతున్నాయి. 1960 లో ప్రైవేటు క్యారియరు పర్మిట్లు కేరళ, మైసూర్‌ల మధ్య రాష్ట్రాంతరరవాణా రూట్లపై తిరుగుటకు 50 గా నిర్ణయించబడ్డాయి. (అంటే ప్రతిరాష్ట్రానికి 25)

స్టేజి క్యారేజిల విషయంలో, కేరళ, మైసూరు రాష్ట్రాల మధ్య సమానత్వ ప్రాతిపదికపై ఒక ట్రాఫిక్ విధానాన్ని యేర్పరచారు. సాధ్యమైనంతవరకు పర్మిట్ గ్రాంట్ చేయుటకు ప్రతి రూట్ మీద సమానంగా వుండుటకు అంగీకరించబడింది. ఏదైనా కారణంవల్ల ఒక నిర్ణీత రూట్ మీద పాక్షికత్వం నెరవకపోతే, రూట్ మీద ట్రాఫికును క్రమపరచేటట్లుగా రాష్ట్రాంతర రూట్లపై సమానత్వం వుండేటట్లు చూడబడాలి. 300 మైళ్ళకు మించిన దూరంగల స్టేజి క్యారేజి రూట్లు లేవు.

మైసూరు రాష్ట్రానికి చెందిన సరుకుల మోసే వాహనులకు ఈ రాష్ట్రంలో తిరిగేందుకు వీలుగా ఖాళీలనుబట్టి ఆ రాష్ట్ర స్టేటుట్రాన్స్‌పోర్టు అధారిటీచే సిఫార్సు చేయబడిన వాహనాల పర్మిట్లకు కౌంటర్ సిగ్నేచర్ ఈ రాష్ట్ర స్టేటుట్రాన్స్‌పోర్టు అధారిటీచే గ్రాంట్ చేయబడుతున్నది.

మద్రాసు రాష్ట్రానికి చెందిన వాహనాల (ఆ రాష్ట్రంతో కేరళ రాష్ట్రానికి పరస్పర సంబంధమైన ఒడంబడిక లేదు) కేరళ రాష్ట్రంలో తిరిగేందుకు పర్మిట్లపై మోటారు వెహికిల్సు ఆక్టులోని సెక్షన్ 63 ననుసరించి లాంఛనప్రాయంగా స్టేట్ ట్రాన్సుపోర్టు అధారిటీచే కౌంటర్ సిగ్నేచర్సు చేస్తుంది.

అవసరాన్నిబట్టి ఇతర రాష్ట్రాల సరుకులు మోసే వాహనాలు కేరళ రాష్ట్రంలో తిరిగేందుకు ఈ స్టేట్ ట్రాన్స్‌పోర్టు అధారిటీ టెంపరరీ పర్మిట్లు గ్రాంట్ చేయవచ్చును. మైసూరు రాష్ట్రానికి చెందిన వాహనాల విషయంలో పరస్పరమైన ఒప్పందాన్ననుసరించి టెంపరరీ పర్మిట్లు యివ్వవచ్చును.

ప్రైవేట్ క్యారియర్ సర్వీసుయొక్క అవసరాన్ని అవగాహన చేసుకున్న తర్వాత రాష్ట్రాంతర సర్వీసు నిమిత్తం సంబంధించిన రీజినల్ ట్రాన్స్‌పోర్టు అధారిటీగాని, లేక స్టేట్ ట్రాన్సుపోర్టు అధారిటీగాని ప్రయివేట్ క్యారియర్ల పర్మిట్ల మీద కౌంటరుసిగ్నేచరు చేయవచ్చును.

సమాన నిష్పత్తిలో కేరళ, మద్రాసు రాష్ట్రముల మధ్య రాష్ట్రాంతర సర్వీసుకుగాను మొత్తం 1200 వాహనాలకు పర్మిట్లు యిచ్చుటకు నిర్ణయించడమైనది.

ఈ ఏర్పాటుకుగాను రెండు రాష్ట్రాలు నోటిఫికేషను ప్రచురించినవి.

మధ్యప్రదేశ్:- ప్రజావసరాలు నడుమనున్న ప్రదేశాలు సంబంధించిన రూట్లపై ట్రాఫిక్ అవకాశాన్ని, రైల్వే సౌకర్యాలు కలిగేటట్లు చూడటానికి ప్రధాన అంశాలుగా పెట్టుకొని రాష్ట్రాంతర రూట్లపై సర్వీసుకు పరస్పరమైన ఒప్పందానికి ఈ రాష్ట్ర ప్రభుత్వం వచ్చింది.

రాష్ట్రాంతర రద్దీ విషయంలో, ఇతర రాష్ట్రాలతో వున్న పరస్పరమయిన ఒప్పందాలపై పరిమితులు పేర్కొనబడివుండును. ఉదాహరణకు మహారాష్ట్ర, గుజరాత్‌లకు సంబంధించినంతవరకు యెట్టి పరిమితులు విధించబడియుండలేదు. ఆచరణ, ఆదర్శాలననుసరించి 300 మైళ్ళుగా పరిమితిని నిర్ణయించునట్లు రాజస్థాన్, ఉత్తర ప్రదేశ్ రాష్ట్రాలు ఒత్తిడిచేసినవి. అయినప్పటికి ఒప్పందాలు యేర్పరచుకొనునపుడు యివి సడలింపబడినవి. సుదూర ట్రాఫిక్ అభివృద్ధికి రైల్వేవారు ఆటంకపరచుటవలన ఈ యేర్పాటు జరిగినది.

ఈ పరస్పరానుకూలమయిన ఒప్పందాల అనుబంధం 1957 అక్టోబరులో జరిగిన ట్రాన్స్పోర్టు కమీషనర్స్ కంట్రోలర్స్ సమావేశంలో ఆమోదించబడిన పరస్పరమయిన ఒప్పందాల వివరాలకు పొందికగా వున్నది. మధ్యప్రదేశ్ ప్రభుత్వం పరస్పరమయిన ఒప్పందాలను మహారాష్ట్ర, గుజరాత్, ఉత్తరప్రదేశ్, రాజస్థాన్, పంజాబ్, ఒరిస్సా, బీహార్, ఆంధ్రప్రదేశ్, పశ్చిమబెంగాల్ రాష్ట్రాలతో కుదుర్చుకున్నది.

ఈ పరస్పరమేర్పరచుకొన్న ఒప్పందాలలోని ప్రధాన అంశాలు:—

1. రాష్ట్రాంతరరూట్లు అనగా ప్రధానమయిన ట్రాఫిక్ కేంద్రాలనుకలిపే రూట్లు.
2. సాధ్యమయినంతవరకు ప్రతిరాష్ట్రానికి చెందిన ప్రతి ఆపరేటర్ ప్రతి రూట్ మీద సర్వీసు చేసుకొనేటట్టు వుండాలి.
3. రెండురాష్ట్రాల మధ్య వున్న రోడ్ మైలేజి సమానప్రతిపత్తిలో వుండాలి. వివిధ రూట్ల పైని ట్రాఫిక్ సాంద్రత విషయాన్నిగూర్చి పరిగణనలోకి తీసుకోవాలి.
4. ఒకప్రభుత్వం తనప్రాంతంలో నిర్ణయించబడినట్లు ప్యాసింజర్ బండ్లపైన సరకులపైన రుసుము వసూలు చేయవచ్చును.
5. రాష్ట్రరవాణా సంస్థలతో కలిసినవి, కలవని సర్వీసుల విషయంలో, రెండు రాష్ట్రాలకు చెందిన రాష్ట్రరవాణా సంస్థలమధ్య ఉమ్మడిసంప్రదింపులు జరిగినతరువాత రూట్లపైన అదనపుసర్వీసుల విషయం విభాగింపబడును. రాష్ట్ర రవాణాసంస్థలు గాని, జాతీయసంస్థలుగాని తమ జాతీయంచేయబడిన సర్వీసులు నడిచే రూట్లపై ప్రైవేట్ యజమానులు సర్వీసు చేసుకొనుటకు అనుమతించరు.

(6) పబ్లిక్ క్యారియర్‌కు టెంపరరీపర్మిట్లు సాధారణంగా 30 రోజులు కాలవ్యవధితో యివ్వబడును.

మద్రాస్:— స్టేజిక్యారేజీల విషయంలో, సమాన ప్రతిపత్తిగల సంఖ్యతో (అంటే 50 శాతం) రాష్ట్రాంతర సర్వీసుకు పర్మిట్లుయిచ్చే విధానంలో మద్రాస్, ఆంధ్రప్రదేశ్ రాష్ట్రాలు ఒక ఒప్పందం యేర్పరచుకొన్నారు. ఈ విధానం ప్రస్తుతం వున్నరూట్లకు, క్రొత్తరూట్లకు కూడా అన్వయించబడును. రెండు వుండునట్లుగా గరిష్టసంఖ్య ఏ ఒక్క సమయంలోనైనా ప్రవేశపెట్టబడును.

సరుకులరవాణా చేసేవాహనాల రాష్ట్రాంతర పర్మిట్ల విషయంలో, మద్రాస్ - మైసూరు, మద్రాసు - కేరళ, మద్రాసు - ఆంధ్రప్రదేశ్ రాష్ట్రాలమధ్య నడుపుటకు క్రిందివిధంగా పర్మిట్ల కోటా నిర్ణయింపబడింది. మద్రాసు పరస్పరమైన ఒప్పందాలను మైసూర్, కేరళ, ఆంధ్రప్రదేశ్ - పాండిచ్చేరి రాష్ట్రాలతో కుదుర్చుకొన్నది.

(1) మద్రాస్, మైసూర్‌లమధ్య:— ప్రతి రాష్ట్రం మరొక రాష్ట్రంలో నడిచే వాహనాల పబ్లిక్ క్యారియర్ పర్మిట్లుమీద కౌంటర్‌సిగ్నేచర్ చేయాలి. ప్రతిరాష్ట్రానికి 500 పర్మిట్లుగా కోటా నిర్ణయించబడింది ఇటీవలనే ఈకోటాను 500 నుండి 700 వరకు పెంచడానికి నిర్ణయించబడింది. ఈ నిర్ణయాన్ని అప్పుడే మద్రాసు రాష్ట్ర ప్రభుత్వం నోటిఫై చేసింది.

(తరువాయి 25 వ పేజీలో)

గమనిక

గతసంచికలో 12 వ తర్వాయి 21 పేజీలో ముద్రించబడినది 22 వ పేజీ తర్వాయి వ్యాసము 23 వ పేజీలో రెండవపేరా తర్వాతనుండి సాగి ముద్రింపబడినది. చదువరులు యీఅచ్చు పొరపాటును సరిదిద్దుకో ప్రార్థితులు.

♦ ♦ ♦

" ఒంగోలు, హైదరాబాద్‌లమధ్య డీలక్స్ బస్‌సర్వీసు " అన్న శీర్షిక 23 పేజీలో రెండు పేరాలలో మాత్రమే కలదు. ప్రస్తుతమీబస్సు హైదరాబాదునుండి గుంటూరువరకుమాత్రం పోవుచున్నది. " ఎడిటర్ "

(24 పేజీ తరువాయి)

([illegible]) మద్రాసు, కేరళ.- ప్రతిరాష్ట్రం ఇతర రాష్ట్రంలో నడిచే వాహనాల పబ్లిక్ క్యారియర్ పర్మిట్లుపై కౌంటర్ సిగ్నేచర్ చేయాలి. ప్రతిరాష్ట్రం 600 పర్మిట్లుగా కోటా నిర్ణయించబడింది. ఈ సంఖ్యను 600 నుంచి 800 వరకు పెంచాలని నిర్ణయించబడింది. ఈ నిర్ణయాన్ని మద్రాసు ప్రభుత్వం నోటిఫై చేసింది.

(సశేషం)

Cars & Trucks

TO

Buy or Sell

NO NEED

GOING ROUND

.... and ROUND ...

.... and ROUND

CONTACT :

N. Vasudeva Rao

PHONE No. 1144.

MUSEUM ROAD,

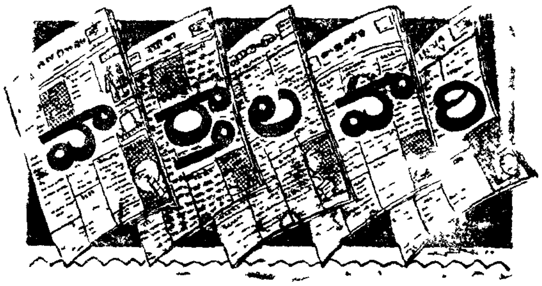
VIJAYAWADA

గమనిక

ఆంధ్రప్రదేష్ మోటారుయూనియన్స కాంగ్రెస్ కార్యాలయాన్ని విజయవాడ నుంచి హైదరాబాదులోని క్రింది అడ్రసుకు మార్చబడినట్లు ప్రధానకార్యదర్శి తెలియజేయుచున్నారు.

అడ్రస్

ది ఆంధ్రప్రదేశ్ మోటార్ యూనియన్స కాంగ్రెస్
4_3_349 బ్యాంకిస్ట్రీట్. సుల్తాన్‌బజార్
హైదరాబాద్ - 1



ఉత్తరహిందూస్థాన ప్రాంతాలకు కొబ్బరికాయ ఎగుమతులకు రైలు వ్యాగన్ల కొరత వుందని తద్వారా రాజమండ్రి, కాకినాడ స్టేషనులలో ఏళ్ళతరబడి కొబ్బరికాయబస్తాల మెట్లు అలాగే నిలచిపోతున్నాయని రైతులు ఎగుమతి వసతి లేక బాధపడుతున్నారని ఎగుమతిదారుల సంఘం మంత్రి శ్రీ బలరామరెడ్డిగారికి విజ్ఞప్తి చేశారు.

♦ ♦ ♦

జులై 22 వ తేదీనుండి హైదరాబాద్‌లో విలాసయాత్రా బస్సుసర్వీసు వారానికి 6 ట్రిప్పులు తిరుగుతుంది.

♦ ♦ ♦

కౌలుకాలంగాని, లైసెన్సుకాలంకాని తీరిపోయినందువల్ల ఏదైనా పరిశ్రమ మూయబడితే పనివారలకు పూర్తి పరిహారమివ్వడానికి వీలుగా పారిశ్రామిక వివాదచట్టాన్ని కేంద్రప్రభుత్వం సవరించబోతున్నది.

♦ ♦ ♦

మద్రాసు, రాష్ట్ర రోడ్ల అభివృద్ధి ట్రాఫిక్ ప్లానింగ్ సంఘం రెండు ట్రాఫిక్ ప్లానింగ్ విభాగాలను ఏర్పాటుచేయాలని సిఫార్సు చేశారు. ఇందులో ఒకటి యింజనీరింగ్ విషయాలు, రెండవది ట్రాఫిక్ సమస్యలు చూస్తూవుంటాయి. ఈ సమావేశానికి మద్రాసు ట్రాన్సుపోర్టు కమీషనర్ శ్రీ సి.ఎ. రామకృష్ణన్ అధ్యక్షత వహించారు.

♦ ♦ ♦

మద్రాసు రాష్ట్రంలో మనిషి కాపలా లేని లెవల్ క్రాసింగ్ స్థానాల్లో 46 గురు మనుష్యులను నియమించటానికి అందుకు ప్రారంభపు ఖర్చు భరించటానికి మద్రాసు ప్రభుత్వం ఒప్పుకొన్నట్లు రైల్వేల ఉపమంత్రి శ్రీ ఎస్. వి. రామస్వామి తెలియజేశారు.

♦ ♦ ♦

పఠాన్‌కోటనుండి జమ్మూ సమీపంలోని కైసీలికొండ సొరంగం ద్వారా కటూగా స్టేషన్‌గుండా రైలుమార్గాన్ని నిర్మించి కాశ్మీర్ లోయతో భారతభూభాగాన్ని కలిపే రైలుమార్గ నిర్మాణావకాశాన్ని ప్రభుత్వ నిపుణులు పరిశీలించారు. 21 కోట్ల ఖర్చుతో నాల్గవ ప్రణాళికా సాంతానికిది పూర్తి అవుతుంది. తనబరువుకు నాలుగు రెట్లెక్కువ బరువును మోసే 'బాడ్జర్' అనే క్రొత్తట్రక్కును లేలెండు మోటారు కంపెనీవారు తయారుచేశారు దీనిలో గంటకు 140 మైళ్ళ వేగంతో నడువగల డీసెల్ యింజను అమర్చబడింది. 24 టన్నుల బరువుతో మోటారుబండ్లు వెళ్ళేమార్గంపై గంటకు 40 50 మైళ్ళ వేగం వదలకుండా ప్రయాణం సాగించవచ్చును.

♦ ♦ ♦

1963 అక్టోబరు 1 వ తేదీనుండి విజయవాడ గుంటూరు మధ్య బ్రాడ్‌గేజ్ రైళ్ళు నడుస్తాయట ఈ వరకే బందరు విజయవాడల మధ్య బ్రాడ్‌గేజి రైళ్ళు నడుస్తున్నాయి.

* * *

ఆగస్టు 15 వ స్వతంత్ర వీరుల స్మరణ చిహ్నంగా

మా ఖాతాదారు లందరికి శుభాశీస్సులు

గ్రాము: 'పార్శిల్స్' ఫోను: 2378 పి.పి.

శ్రీ వేంకటేశ్వర ట్రాన్సుపోర్ట్సు

(రిజిష్టర్డు)

గూడ్సు అండ్ పార్శిల్ సర్వీస్

27–23–29 గోపాలరెడ్డి రోడ్డు, **విజయవాడ-2**

ఆంధ్రప్రదేశ్‌లో ముఖ్యపట్టణాలలో బ్రాంచీలు కలవు.

ది రోడ్ వర్థీ టైర్ వర్క్స్,

ఫుల్ సర్కిల్ టైర్ రీ ట్రేడర్సు

విజయవాడ-2.

నాణ్యమైన రబ్బరుతో, నిపుణులైన పనివారిచే సకాలమున బాగుచేసి

గ్యారంటీ ఇవ్వగల సంస్థ.

ఒకసారి పనిచేయించిన మీకే తెలియగలదు.

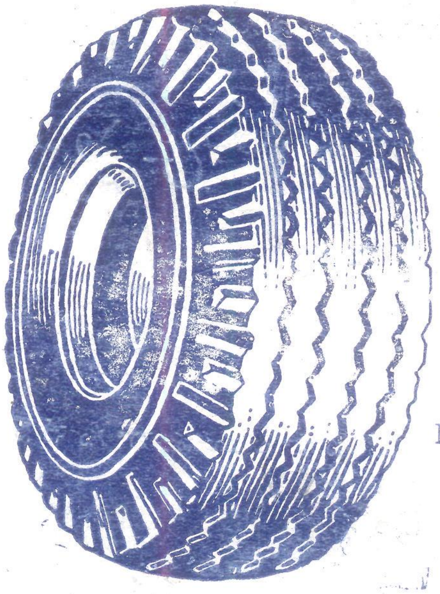
A FAIR & FRESH OPPORTUNITY FOR

Lorry & Bus

Operaters

TAJ TYRE FULL CIRCLE RETRADING CO.,

TRUNK ROAD - GUNTUR



Rates:-

20 x 6-50 - Rs. 70

32 x 6 - Rs. 80

34 x 7 - Rs. 90

20 x 8-25 - Rs. 110

Delivery in four days - jab guarenteed

Try once-you will be convinced.

Edited, Printed and Published by J. Bhaskara Rao, Ravaana Samaachar, Congress Office Road, Vijayawada-2 and Printed at Graama Swarajya Press, Vijayawada-2.
Wrapper Printed at Sri Sarada Press, Vijayawada-2.